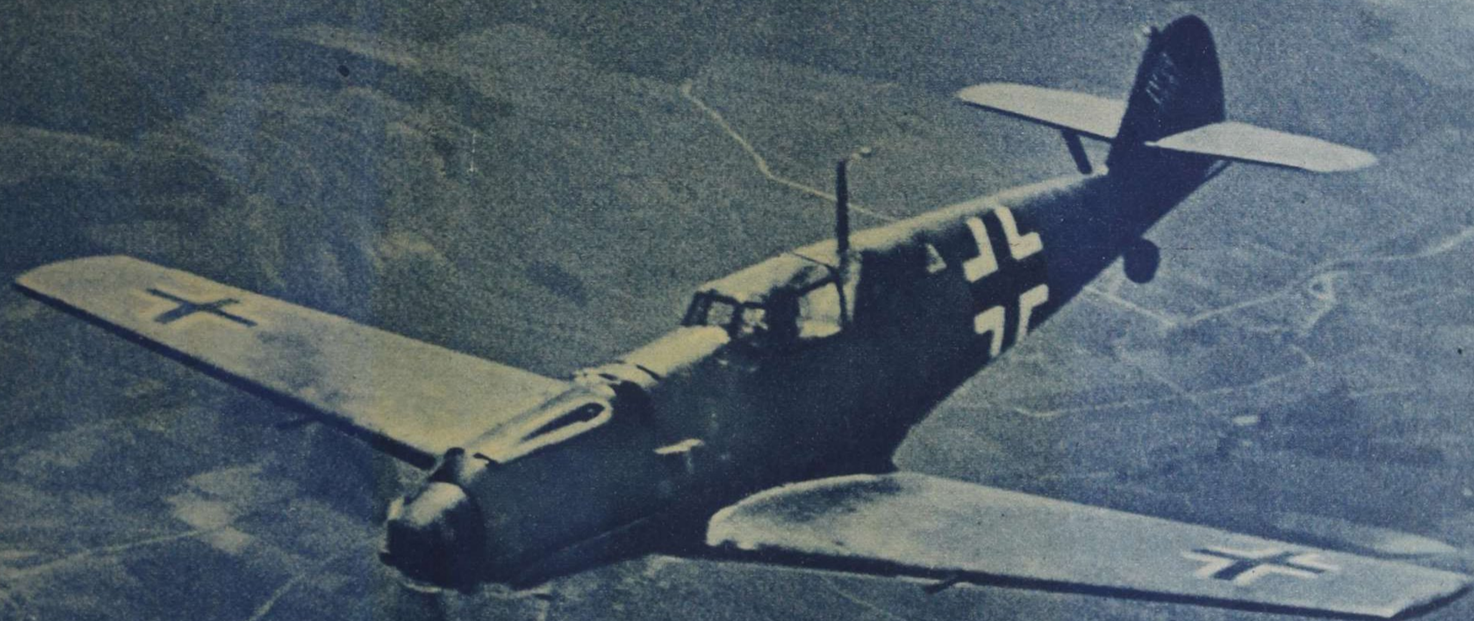
MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1942 MÁJUS 1. (V. ÉVF. 9. SZÁM)





»A híres Messerschmitt vadász«





JUNKERS

FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G.

JFM


fw 189

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 9. SZÁM * BUDAPEST, 1942 MÁJUS 1

A KORMÁNYZÓHELYETTES ÚR ŐFŐMÉLTÓSÁGA RÁDIÓSZÓZATA A MAGYAR IFJÚSÁGHOZ

Pályaválasztás előtt álló magyar fiúk!

Külföldi repüléseimen és tanulmányútjaimon már évek óta megfigyeltem, a mostani világháborúban pedig a háborús hírek olvasása vagy hallgatása közben mindenki meggyőződhetett arról: milyen megdöbbentő arányokban fejlődik a légifegyverkezés.

Százezernyi hadirepülőgép mögött milliónyi válogatott repülőharcos áll és ezek részére tízmilliós szakmunkástömeg készíti, javítja, szállítja az egész világon a mindig újabb, folyton tökéletesedő repülőgépeket.

A korszerű hadviselés sem támadó, sem védekező formában nem képzelhető el légierő nélkül. Szövetségeseink nagy sikerei és ezzel szemben a szinte kimeríthetetlennek látszó nyersanyagforrásokra támaszkodó Franciaországnak meglepően gyors összeomlása a felkészült és ütőképes légierőnek a készületlennel való egyenlőtlen küzdelmének egyenes következménye.

A most folyó világháború minden mozzanatában a légierő oly döntő szerepet játszott, hiányosságai oly súlyos következményekkel, oly nagy szárazföldi és tengeri csatavesztésekkel jártak, hogy ezek tanulságait minden állam hadvezetőségének le kellett vonni: »Légierejével áll, vagy ha ez gyenge, úgy ezzel bukik minden hadviselő nemzet«.

Mi magyarok Trianon után ebben a vonatkozásban is a legsúlyosabb esztendőket éltük át. Csak rejtve és titokban sikerült a magyar katonai repülés ügyét megmentenünk, mint egy boldogabb magyar jövő zálogát. Az európai feszültség kezdetén 1938-ban azonban visszanyerte hazánk katonai egyenjogúságát s így csak akkor foghattunk hozzá nagyobbodó országunk légierejének megalapozásához, majd fejlesztéséhez. Rendkívüli anyagi áldozatokkal, szívós munkával megindult a légierő egyik pillérének, a nemzeti repülőiparnak megszervezése. Ezt a nagyjelentőségű munkát egészítette ki a másik oldalon a repülőszolgálatra jelentkezők kiválasztása és előképzése, a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap vezetése alatt, a sportrepülő egyesületeknél, majd ezt követően a honvéd légierő kiképző alakulatainál.

Ma, ha biztosítani akarjuk Magyarország jövőjét, erős légierőnknek kell lenni. A magyar légierő fokozása a célunk és így légierőnk ügyének most friss erőkre van szüksége. Ezért fordulok ebben a rádióbeszédemben a pályaválasztás előtt álló magyar ifjakoz s ezek szüleihez: jöjjön fiatalságunk a magyar légierő zászlaja alá; hassanak oda a szülők, hogy gyermekeik közül minél többen válasszák a repülő életpályát hivatásul. Szolgálják a fiatalok a nagy feladatok előtt álló honvédségünket, a magyar jövőt, mint hivatásos repülőtisztek, mérnökök, tiszthelyettesek, ennél a sok gyönyörű szakmai ággal rendelkező s erőteljes fejlődés és

lendület előtt álló nagyszerű intézménynél, a magyar légierőnél.

A katonai repülőszolgálat szépsége, akarat és jellemképző ereje, érdekes, változatos és sportszerű jellege a mi korunk fiatalságának és elsősorban az őseitől öröklött hősi hajlamokkal telített magyar ifjúságnak való. A vitézi életre vágyó és az új magyar ezredév kezdetének nagy feladatait szívesen vállaló ifjúságot hívom a fiatal magyar légierő zászlaja köré.

Azok, akik a repülőtiszti pályát választják hivatásul, hároméves akadémikus és párhuzamos katonai repülőkiképzés után lesznek a honvédség hadnagyai. A felavatott repülőtisztekre és tiszthelyettesekre pedig nagy és szép munka vár. Idősebb bajtársaik vezetésével fognak résztvenni a magyar honvéd légierő kiképzésében és eljövendő nagy feladataiban. Az ország áldozatkészségéből a legjobb és legtökéletesebb repülőgépek és motorok, fegyverzet és felszerelés, szép országunk új és korszerű repülőterei már várják őket. Az alapos, lelkiismeretes kiképző munka után szinte egybeforr a repülő és a gép, az egy kötelékben küzdők között pedig az önfeláldozásig menő mélységes repülőbajtársiasság fejlődik ki. A szárnyas magyar honvéd, a légvédelmi tüzérrel együtt, az otthont védi az ellenség romboló légitámadásaival szemben. De ugyanakkor a légierő honvédségünknek leggyorsabban és legmesszebbre sújtó kardja is.

Mikor a repülőkiképzésről szólok, rá kell arra is mutatnom, hogy az állam azzal, hogy a kiképzésre minden lehetőséget megad, milyen nagy és jelentős áldozatokat hoz. Másrészt pedig arra is, hogy mily nagy értéket nyernek a maguk számára azok az ifjak, kik alapos kiképzésük során ezt a képzettséget tökéletesen elsajátítják. Hogy az állam ebben a vonatkozásban milyen áldozatot hoz, azt számszerűen is pontosan meg lehet állapitani: amíg egy ujoncot kész hadipilótává nevelnek, ez az államnak mintegy 50.000 pengőbe kerül. Viszont e kiképzéssel oly nagymértékű tudáshoz és ügyességhez jut ingyenesen, az állam költségén a fiatal újonc, amiért másoknak, akik ezt a maguk költségén kívánják megszerezni, súlyos ezreket kell fizetniök.

Az ország azonban a maga részéről ebben a tekintetben is meghoz minden áldozatot, mert a mai sorsdöntő időkben nagy feladatokra hivatott honvédségünknek erős, ütőképes repülőerőre és legelsősorban sok bátor és fegyelmezett repülőre van szüksége.

Ezért fordulok most hozzátok, fiatal barátaim és hívom azokat, akik kedvet és erőt éreznek magukban a repülőélethez, válasszák ezt, mert ezzel nemcsak szép pályát választanak, de magasztos hivatást is vállalnak a jobb magyar jövőért.

A repülőéletpályáról az a tévhit terjedt el, különösen a gyermekeikért aggódó szülők körében, hogy az veszélyes és kockázatos. A aggódóknak csak azt mondhatom, hogy a repülés biztonsága az utóbbi tíz évben nagyot fejlődött. A repülőgépek, a motorok, a műszerek, a földi biztonsági berendezések, de maga a kiképzés is sokkal tökéletesebb lett. A veszély szinte az emberileg elérhető legkisebb fokra csökkent s a repülőszolgálat elleni komoly érvnek ma már nem tekinthető. És a bátrakat segíti a szerencse, vannak sorsdöntő időszakok, amikor a túlzott óvatosság bűn. Gondoljunk csak a régi tengerész nemzetekre. Hol lenne ezek hatalma és mérhetetlen gazdagsága, ha nem ismerték volna fel, hogy navigare necesse est... Ha viharos a tenger, ha gyenge a bárka, de hajózni kell! A második évezred fordulójára az emberiség történetében a repülés korszaka következett el. Repülni kell, mert az a jövő, az a hatalom, az a boldogulás! És az elkövetkező béke korszakában is ott kell lennünk és ott is leszünk mi, magyar repülők, az országok és világrészek közötti légiforgalomban, sportban egyaránt. A Duna völgyében pedig erős repülőcsapatunkra támaszkodva fogunk őrködni Szent István királyunk reánk bízott örökén.

Ezért hívlak titeket, magyar fiúk, a repülő életpályára: úgy a közeli, mint a távolabbi jövőben is szép és magasztos hivatás vár arra, aki repülő lesz. Az idősebb bajtársak, akik közül sokan már a második világháborút érték meg a repülés szolgálatában, minden tudásukat és tapasztalatukat át fogják adni nektek és repülőbajtársi szeretettel várnak titeket.

Az anyákat és apákat pedig arra kérem, ne tartsák vissza azt a fiúkat, aki a szent hivatást átérezve repülő akar lenni. A magyarok Istene őrködik az ő bátor repülőhonvédei felett!

ombát szerelnek
R 42-es vadászra

LÉGIHÁBORÚ

1942 április 13-tól április 27-ig

Az események nem annyira a harctereken, hanem inkább a világpolitikában kergették egymást. *Franciaországban* közel másfél évig tartó várakozás után döntésre érett a helyzet. *Pétain* elnök félreállította azokat az államférfiakat akik a kontinentális és németbarát politika útjában állva félszemmel az angolszászok és De Gaulle felé kacsintgattak. A politikai vezetést *Laval*-ra, a katonait *Darlan* tengernagyra bízta, ezek sohasem titkolták a németekkel szükséges megegyezés alapvető fontosságát. Az új francia politika főleg a Földközi-tenger vidékén jelenti a tengely megerősödését. Az európai kibékülés felé tett lépéssel a francia politika egyidejűleg hitet tett bolsevistaellenes politikája mellett is.

Az indiai tárgyalások eredménytelensége *Angliában* okozott komoly bonyodalmakat, amit csak fokoz az élelmiszeradagok csökkentése és a Szovjet részéről egyre erősebb nyomás a második front létesítése céljából.

Az Északamerikai Egyesült Államok újabb milliárdos hadihitelek biztosításával bizonyítják be harckészségüket és csapatokat szállítanak partra Mexikóban, Venezuelában és a kis középamerikai államokban. Ausztráliám és Uj-Zeelandon kívül a francia Uj-Kaledoniában is biztosítják uralmukat, tehát egyelőre ott, ahol nincs ellenség.

Törökországban a szovjet sajtó magatartása kelt jogos elkeseredést a Papen elleni merénylet tárgyalásával kapcsolatban, úgyhogy az angol diplomácia próbálja a keletkező török-szovjet ellentéteket saját érdekében csökkenteni.

Egyiptomban tovább tartanak a zavargások, *Perzsiában* a felkelések, *Irakban* az angol katonaság okozta feszültség. *Indiában* pedig lassan érik a függetlenség gondolata olyan tömegekben is, amelyek vezetői angol lojalitásukról voltak ismertek. A *Csung-King*-i uralom alatti Kínában is mindtöbben akadnak olyanok, akik az angol világhatalom gyengülését látva, a japánbarát nankingi kormányhoz csatlakoznak. Ez az év nemcsak katonai, hanem politikai eseményekben is az angolszász-szovjet hatalmakra kellemetlen meglepetéseket fog hozni, amin nem segít az az erőszak, amivel céljaikat a kisebb államoknál el akarják érni.

✶

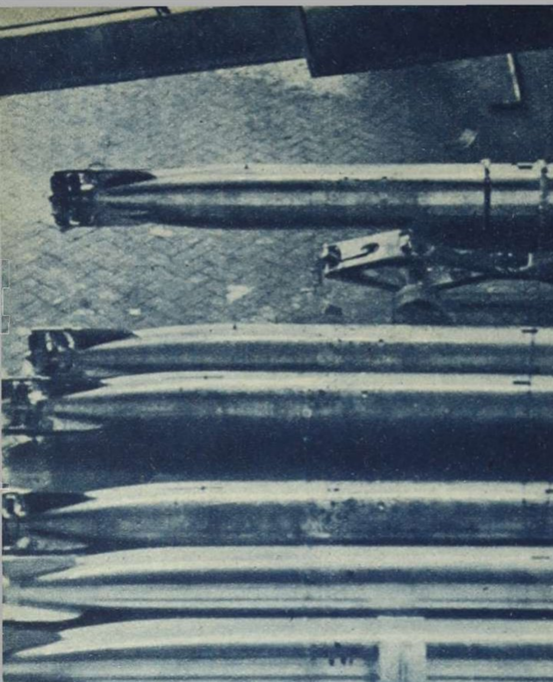
A szovjet fronton folyó téli háború befejezéséről Hitler kancellár vasárnapi nagy beszédében számolt be, őszintén rámutatva az emberfeletti küzdelemre és megpróbáltatásokra, amit a szokatlanul hideg és hosszú tél okozott. A Szovjet és az angolszászok a télben bíztak és a téli támadások sikerében. A keleti arcvonal azonban a védelembe vonult német és szövetséges csapatok hősi önfeláldozásával szilárdan állta a szörnyű



Fougier tábornok szemleútja Líbiában



Bombát szerelnek egy Fiat CR. 42. szárnyára



Légitorpedók az olasz légierők egyik repülőterén

legnagyobbrészt a lakosság megfélemlítésére viselték eddig is, de ha ezt fokozzák, a német visszaütés nem fog késni. »Mától kezdve ismét csapással felel a német légierő minden csapásra«, jelentette be Hitler. Churchill embertelen légi hadviseléséért saját népe fog szenvedni.

Hiába hoztak Hágában még 1923-ban nemzetközi egyezményt javaslatba, ami szerint nem végezhetők olyan légitámadások, amelyek célja a polgári lakosság erkölcsi és fizikai ellenállásának megtörése és vagyonának elpusztítása. Az előző világháború győztes hatalmai nem akarták kötelezőleg elfogadni ezeket az emberies korlátozásokat a légihadviselés terén. A légitámadások fokozása és nemcsak katonai célokra való korlátozása minden ország lakosságára egyforma megpróbáltatásokkal jár és pótolhatatlan kulturális javak elpusztításához vezet. Úgylátszik, a Szovjet pusztító szelleme kerítette hatalmába a nyugati demokráciák hadvezetőségét is, az 1942-es hadjárat megindulásának küszöbén.



A szovjet arcvonalon pályaudvart bombáznak a német gépek

telet és a bolsevista tömegtámadásokat. A téli háború kettős győzelem lett, minek következményeit a Szovjet most fogja megérezni, hiszen újból többszázezer embert áldozott fel és nehezen összeszedett hadanyagának jórészét.

Hitler vezér komolyhangú beszédéből megérthette mindenki, hogy Európa sorsküzdelme jut döntő szakaszába a most elkövetkező hónapokban. Hitler teljhatalmat kért erre a rendkívüli időre magának az egész birodalom ügyei felett, mert mindent és mindenkit a *győzelem* érdekében kell felhasználni, nemcsak a frontokon, hanem otthon is. A győzelem kivívásáig nincs senki számára kiváltság, jog vagy kedvezmény, csak kötelesség. A katona kitartását, lemondását, kötelességteljesítését követeli a Führer mindenkitől kivétel nélkül, mert *győzni kell.*

Beszédéből még csak a legutóbbi angol légitámadásokra vonatkozó részre mutatok rá. *Lübeck* és *Rostock* belső városrészei ellen intézett bombatámadások súlyos áldozatokat követeltek a lakosságtól és pótolhatatlan műemlékek is elpusztultak. Az angolok a légiháborút

*

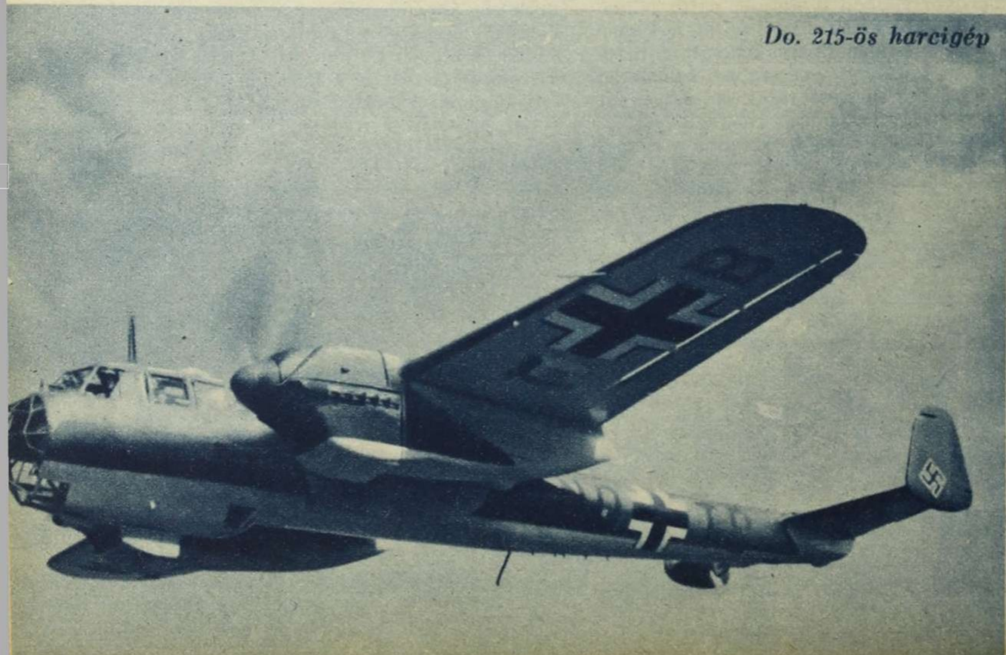
Az erős légitevékenység során nyugaton és keleten a német pilóták egész tömege van már túl a negyven nappali vagy tíz éjszakai légigyőzelmen. Sőt többen elérték a spanyol háborúban aratott győzelmeikkel együtt a száz légigyőzelmet is. A sors úgy akarta, hogy a német légierő kiváló vadászpilótája, Ihlefeld százados akkor aratta századik légigyőzelmét, amelyik napon az egész német légierő a legendáshírű Richthofen százados halálának huszonnegyedik fordulójáról emlékezett meg. 1918 április 22-én délelőtt történt, hogy báró Richthofen Manfréd az ellenséges vonalak mögött egyik ellenfelét alacsonyan üldözve, egy földi légvédelmi géppuska golyójától találva hősi halált halt. Szelleme él a mostani háború kiváló vadászrepülőinek sokezernyi német tömegében. Kiváló vadászrepülő-generáció küzd a mostani világháborúban és öregbíti azt a hírt és dicsőséget, amit több mint két évtizeddel ezelőtt *Richthofen, Bölcke, Udet* és társai alapoztak meg. Az élen haladók légigyőzelmeinek száma túlhaladt a százon, a legkiválóbb vadászezredek pedig 2—3000-nél több légigyőzelmet arattak. De még többet fognak aratni, míg meg nem születik az a győzelem, amiért egész Európa összefogott.

A keleti arcvonalon frontmögötti akciók folynak. Az arcvonal középső részén beszivárgott szovjet erők megsemmisítése során egyheti harcban tönkreverték a német csapatok a bekerített 33. szovjet hadsereget, amely egész hadianyagát elvesztve semmisült meg. A hadsereg körülzárásával egyidejűleg jelentős területnyereséget értek el a német csapatok. A Svir melletti finn-német csapatok Szentpétervár és Archangelszk tehermentesítésére megindított erős szovjet támadásokat vertek vissza. A Szovjet itt két hadosztályt vesztett el egy hétig tartó súlyos harcban.

A szovjet arcvonal déli részén magyar csapatok semmisítettek meg orvlövész és katonai alakulatokat, egyébként az olvadás okozta sártenger még nagyobb harctevékenységet nem tesz lehetővé. A Krim félszigeten sem voltak nagyobb harcok.

Annál tevékenyebb volt a német légierő. Elsősorban Murmanszk és az oda irányuló hajókaravánok ellen voltak megismétlődő erős légitámadások. Azután a vasút- és úthálózat, vasúti szerelvények, kikötők, gyárak, kaukázusi célok ellen avatkozott be a német légierő. A legutolsó héten 288 repülőgépet vesztett a Szovjet, a háború kezdete óta tehát kerek 21.000 repülőgépet. Az ellenséges sajtó ennek dacára azt hirdeti, hogy a légi helyzetet nem tartják a Szovjet szempontjából nagyon aggasztónak. A Hurrican vadászgépekkel felszerelt szovjet vadászalakulatok gépei tömegestől pusztulnak el, van nap, hogy 19 gép lelövését jelentették a németek, két saját elvesztésével szemben és annak dacára nem aggódnak nyugati szövetségeseik a bolsevista légierőért. Úgylátszik, nagyobb angol vagy amerikai segítségre kaptak ígéretet.

A német légierő a szovjet arcvonalak mögötti zavarótámadásaival, repülőterek elleni rajtaütésekkel készíti elő a várható nagy offenzívát. Tavaly ilyenkor a Balkán volt soron és azután Kréta.



Do. 215-ös harcigép

A legújabb német vadászgép, a Me. 109 F.

Szovjet gépek temetője.



Angol harcikocsikat sikerrel bombáznak Afrikában

idén mindez elmarad, a szörnyű téli harcokban megtizedelt szovjethadsereg áll a legnagyobb európai támadó sereggel szemben.

✱

A nyugati arcvonalon a légiháború fokozódott és még jobban fokozódik. Az angol légitevékenység, amelyik a páriskörnyéki légitámadásokkal kezdődött, most tovább tart. Állandó légiharcok vannak végig a La Manche-csatorna partján, mint az ottani németek által birtokolt kikötők elleni bombatámadások kísérőjelenségei. A német légvédelem azonban igen erős és az éjjeli légitámadások is mindig a résztvevő gépek jelentős százalékának lelövésével végződnek. Az angol légierő lakosság elleni légitámadásaira már Hitler kancellár beszéde után bekövetkezett a megtorló támadás *Exeter* és *Bath* angol városok ellen. Egyébként a német légierő a déli és keleti parton lévő kikötők ellen ismétli meg támadásait. A Boulogne melletti kétórás angol partraszállás, ami a német csapatok azonnali fellépése után fegyvereldobálással végződő meneküléssé fajult, nem komoly vállalkozás. Lehet, hogy csak kísérletekről volt eddig szó, ahol az angolok az ejtőernyős bevetéstől egész a szállítóhajókról való partraszállásig (télen Norvégiában) minden módot megpróbáltak, de se az 1940-es norvég, se az 1941-es krétai német-olasz partraszállást nem fogja Európa nyugati részén megismételni az angol hadvezetőség. List és Rundstaedt tábornagyok parancsnoksága alatt olyan partvédelem létesült, amelyik minden támadást vissza tud verni.

A németországi és tengerparti angol légitámadások 120 angol gép biztos lelövésével jártak április 18 és 21 között. 27-én pedig kerek negyven gépet vesztettek az angolok. A gépek fele vadász, a többi négymotoros nagybombázó. Egyes angol gépek eljutottak a régi Csehország fölé is éjszakai támadással, de bombát nem vetettek. Lehetséges, hogy az angolok megismétlik a tavalyi nonstop légi offenzívát, ahogy ők azt otthon nevezték és feláldoznak ismét 2200 repülőgépet a Szovjet tehermentesítésére.

Az atlantióceáni csata változatlanul eredményesen folyik tovább Amerika partjai és az Északi Jegestenger vizein. A német búvárhajó fegyvernem szinte újjászületett ezekben az eredményes tengeri harcokban és olyan hajótérelsülyesztéseket produkál, ami pótolhatatlan *hajótérsorvadást* fog előbb-utóbb okozni a túlsó oldalon. Egy nyilatkozat nem is csinál titkot abból, hogy az angolszászoknak ezévben a hajóhiány a legnagyobb bajuk, tavaly a repülőgéphiány volt a baj. Az egyre nagyobb szállítási feladatokhoz folyton csökkenő hajótér járul; tehát a következmény nem kétséges. Ebben a hónapban megint félmillió tonnánál több hajóveszteséggel lehet számolni.

✱

A Földközi-tenger vidékén Malta a háború központja. Észak-Afrikában légitevékenység és felderítőtevékenység folyt, a tengeren pedig harc hajókaravánok ellen, sőt a német tengeralattjárók ágyúikkal lőtték *Beyruth* és *Jaffa* kikötőit. Ilyen sem történt az angolokkal régóta! Az olasz repülők és tengeralattjárók elsüllyesztettek április 14-e óta több, mint 50.000 tonna hajót és az olasz-német légierő Alexandria, Kairó vidékére nyomult elő és támadásokat intéztek repülőterek, kikötők és az egyetlen sivatagi vasútvonal ellen. Afrikában egy angol erőszakos felderítésnek nevezhető támadási kísérlet volt, ami az olasz harckocsik és tüzérség tüzében összeomlott. Legutolsó napokban a homokvihar akadályozott meg minden harctevékenységet.

A Malta elleni légitámadások következményei már oly súlyosak, hogy a sziget katonai és tengerészeti támaszpont jellege kétséges. Alexandria és Gibraltár között az angol hajóhadnak nincs többé hadikikötője és az angol légierő is csak a kelet-cirenaikai és egyiptomi repülőalapokat használhatja az Atlanti-óceán és a Vörös-tenger között.

✱

Japán háborúja most *Burmában* érvényesül. Az ottani kínai-angol csapatok elleni harcban közeledik egyre jobban Mandalay felé és elérte a burmai olajforrások vidékét is. A keletindiai szigetvilág pacifikálása folyik és a még meg nem szállt szigetek elfoglalása szinte simán megy.

A Fülöp-szigeteken a Bataan-félsziget elfoglalásánál 50.000 fogoly és nagy zsákmány jutott a japánok kezére.

Ausztrália Port Darwin kikötője ellen ismét több légitámadást végzett a japán légierő, egyébként erről a távoli hadszíntérről kevés új hír van.

Az ellenséges sajtó óriási sikerként könyvelte el, hogy amerikai távolbombázók több támadást intéztek április 19-én Tokió környéke és néhány japán város ellen, — minden jelentősebb eredmény nélkül. A résztvevő gépeknek több mint a fele elveszett, az egyik szovjet területen szállt le és a többi sem mutatkozik a támadás óta. Ez az epizód semmivel sem csökkentette a japán nyomást India irányában és Ausztrália felé. Sőt, Burmában új japán seregek tűntek fel és támadás indult a visszavonuló angolkínai csapatok oldalába és hátába, úgyhogy a burmai helyzet mindenképpen súlyosbodott.

Nagyobb légiharcokra csak Ausztrália felett került sor és Új-Guineában. A fülöpszigeti Corregidor ellen már nemcsak a japán bombázók, hanem a tüzérség is megkezdte támadását, úgyhogy a Fülöp-szigetek utolsó amerikai csapatai is hamarosan megadásra kényszerülnek. Ezzel Japán teljesen ura lesz a hatalmas távolkeleti szigetvilágnak és minden erejét India felé összpontosíthatja.

B. T.



Támadás Málta ellen

A keleti arcvonalon



Vitéz Szombathelyi vezérezredes látogatása egy olasz repülőtéren. Szemben R. C. Fougier tábornok, az olasz légierők vezérkari főnöke.



Boris király látogatását a főhadiszálláson fogadta Hitler vezér és kancellár. Képünk Boris király Göring birodalmi tábornagy társaságában

A legújabb olasz vadászok bevetésre várnak



«Fürdünk a hármas összsugárban«



Légvédelmi ütegek várják az éjjeli látogatót



Éjszakai repülésre indul a gép

FÉNYFÜRDŐS ÉJSZAKAI CÉLREPÜLÉS BUDAPEST TEJÚTJA FELETT

Azt a parancsot kaptuk, hogy este kilenc órakor induljunk egy géppel célrepülésre a fényszórósok megvilágító gyakorlataihoz.

Éjszakai repülésre mindenki szívesen vállalkozik, érdekes látványnak, élménynek egyaránt. Amellett van benne némi kötekedő virtus is: hátha nem csipnek el a fényszórók, csak nagy késéssel bennünket. Olyankor pedig, amikor eredménytelenül meszelik az eget az ember előtt, vagy mögött, kitör a nevetés...

... Minden elő van készítve, de jó egy órával előbb már kint vagyunk Budaörsön. A gyakorlatvezetőség nem árulja el nekünk a fényszórók elhelyezését, mint ahogyan nem árulja el a gyakorlatozóknak a gép repülési irányát. Az irány azonban természetesen meg van szabva. *Zeg-zugos ábrát kell repülnünk a főváros fölött megadott idő alatt, megadott magasságban.*

A százados-pilóta áttanulmányozta ugyan a parancs átvételekor a feladatot, de most újból nekiesik. Ellenőrzi a számításokat. Jó húszperces munka. Ki kell számítani, hogy az irányváltozásokig mekkora repülőidők vannak. Vázlatot készít jegyzettömbjére, sorra feljegyzi a repülés irányait.

— Lesz vagy másfél órás repülés a főváros fölött — mondja.

Fél kilenc. A százados felemeli a telefonkagylót, kéri a repülőtér forgalmi ügyeletesét:

— Kérlek — mondja — már tudtok ugyan a ma esti célrepülésről, de azért a rend kedvéért elismétlem a dolgokat: Indulás huszonegy órakor. Húsz óra ötvenötkor gurulok az indulóvonalra. Amint megláttok, oldalfényszórót kérek. Induláskor hátvilágítást és oldalvilágítást. Körülbelül 22 óra 30 perckor térek vissza a repülőtér fölé. A célrepülés befejezését két zöld rakéta jelzi majd a gépről. A rakéták után kérek akadályvilágítást, határfényt és a leszálláshoz fényszóróvilágítást.

Beöltözünk a bőrgúnyába, pedig jó tavaszi idő van. De nyolcszázon, ezren odafönt még hideg lesz.

Békakórus hallatszik be a repülőtérre, érzik a föld szaga.

De az eső is! Haragos kumuluszok támadnak, hull belőlük az esőfüggöny. Gyorsan jön, gyorsan megy. Arra Budapest felé is mérges sötétség látszik:

— *Abból az esőből mi is kapunk!...*

Újhold búvik elő az eső multán. Persze, megrázzuk a bukszát:

— *Apád-anyád idejöjjön!...*

Tíz perc mulva indulás, gyerünk. Felmászunk a gépbe, már megvolt a motorpróba. Csendes gázzal duruzsol a két légcsavar. Jó a megvilágítás a gépben, ég a két tetőlámpa, regényt lehetne olvasni mellettük.

Magunkra kötjük az ejtőernyőt. A rádiós jelenti mögöttünk, hogy minden kész. A bakokat elszedték a kerék elől.

Vaksötétben kezd gurulni a gép, de mingyárt felgyúl az oldalfényszóró, amikor a fényébe gurulunk, olyan torzkép fordul előttünk a földön, mint a karikatúrák: *szúnyognyi gép, óriási lábakkal.*

Nekifordulunk az indulási vonalnak. A két gázkar előrecsúszik, feldördül a két motor, tejfehér földön nyargalunk neki a repülőteret szegélyező vörös határfénynek. Azután — már fent is vagyunk.

Fordulatszámláló, sebességmérő, emelkedésmérő, minden rendben. A mesterséges láthatár bedől: fordulózunk emelkedőben.

Előttünk az újhold, világítana szegény, de még gyönge a kanóca. Töksötét van odalent, pestkörnyéki kisfaluk lámpasora villódzik csupán. Kis tiszta égmező jutott az újholdnak, másfelé mindenütt olyan feketeség borul ránk, mintha bakacsint terítettek volna fölénk.

Ötszáz. Hatszáz. Hétszáz. Nyolcszázötven. Most fordulunk az első irányvonalra.

Kerek 21 óra. A százados megindítja a kormánystoppert. Az iránytű hajszálra a kiadott irányt mutatja.

Felvillódzik a főváros fénye. Messze vagyunk a békebeli világítástól, de így is olyan, mint a *Tejút...*

... *Tejút, amire ráfut egy óriási meteor:* fény villan odalent, mint a hulló csillag ívsugara. Kigyullad az első fényszóró. Már lefüleltek bennünket, bemérték a hangirányt és keresnek.

Millió és millió gyertyafény sugara seper el mellettünk. Jó hatvan méterre.

No, ezek se látnak meg bennünket!...

Nem? *Már benne is vagyunk a fénysugárban:*

Egyszerűen ránkugrott. Elképzelem.



»Gépünk orrát megvilágítják a fényszórók«



»Simán értünk földet«

hogy odalent a fényszórós szakasznál most nagy az öröm, meg is dícsérnek valakit.

A legkristálytisztább felhőtlen éjszaka is párás, kicsiben, vagy nagyban mozizunk idefönt. Ők odalent a gépház, mi vagyunk a film, amit át kell világítani és a párasűrűsödés a mozivászon. Ha elkapnak bennünket a fénysugárral, következésképen a »mozivásznon« *szerepelnünk* kell.

A fény előttünk támad, éppen mögöttünk van a felhővásznon az árnyképünk. Úgy, amint az iskolákban, falragaszokon, szakkönyvekben oktatják, hogy milyen is a *Focke Wulf* árnyképe. *Éles, körülhatárolt, koromfekete kép, mintha fekete papírból vágták volna ki.* Ha a fényszórósugár éppen velünk halad, vágtat fent a felhőmozivásznon velünk az árnykép is.

A *Tejútba belevágott egy másik, oldalról egy harmadik meteor is.* Sőt: a szélső olyan nagy fényerejű, hogy mármár üstökösnek is megfelel. Előbb vörösen pislákolt — míg az ívszénrudak áttüzesedtek — aztán hirtelen villant fel, ahogy az aggregátor áramát ráengedték és megindult az ívfény a széncsúcsok között.

No, ez derék! *Fürdünk a hármas összsugárban, mint holdvilág az ég tengerében.*

Pont a sugárközpontban vagyunk. Egy elől, kettő oldalról. A két oldalsóba belenézek, de a három se vakít együtt. Azt hinné az ember, míg fényszóróba nem repül, hogy a vezetőfülkét, az egész gépet elönti, birtokbaveszi a fehérkék sugárözön és káprázik a pilóta, meg a megfigyelő szeme. Hát nem. Egészen jól állom, amint farkasszemet nézek egy-egy fényszóróponttal. Ugyanaz a helyzet, mint a színpadon: erős fénysugarak özönében áll a színész, beleszokik a sok fénybe, jól látja a nézőtéren ülőket, ha nem is a teljes nézőteret, de legalább az első sorokban, páholyokban ülőket.

A két oldalsó fényszóró kihúnyt, a mögöttünk lévő akaszkodik még ránk, ahogy éppen balfordulóba dülünk.

Igen érdekes figura: árnyképünk kissé magasabban, mint a gép, előttünk vágtat bele a felhőrengetegbe. Míg az előbb szabályos alulnézeti képet vetítettünk az égimozira, most majd szabályos oldalképünk látszik, csak éppen olló kellene, hogy kivágja valaki és eltegye emlékbe.

De mégis csak az a legszebb, ahogy a megvilágított légcsavar látszik:

Utazófordulatszámmal pörög a légcsavar, *alumíniumszínű körlap látszik a légcsavar helyén,* teljesen összefolyik a csavar két ágának szédületes forgása, amint reménytelenül, de gázfogytáig fáradhatatlanul üldözik, s soha be nem érik egymást. Emlékmodellekre szerkesztettek valaha a légcsavar forgását jelképező átlátszó celluloidkört, nos, a mi csavarjaink is olyanformák, csak éppen látszik, hogy forog-forog a körlap.

Ebből az egy szál fényből hamar kirepülnénk, ha újabbak nem gyúlnának. Legalább három fényszóró mindig fogvatart bennünket.

No, megálljatok!

Egy kis levágás, egy kis meghúzás, egy kis bedöntés erre, arra. Vagyis: »menekülünk«. Kettő leszakad rólunk, de a nagyfényű nem hajlandó. *Fog bennünket, mint a róka az agarat,* ragad ránk, s vonzza magához a két lemaradt sugarat is. Fél percbe sem telt, megint díszkivilágításban fürdünk.

Hopp, eső rojtolódik a kabinfalon. Benne vagyunk a haragos időben. Mindegy no, betartjuk a megszabott irányt, távolságot.

Már ömlik is az eső, de kutyául ám. Mótordörgésnél hangosabb pergőtűzszóval mállik szét a kabinfalon. Most aztán egyebet sem látunk a kabin műszerfalánál, a jegyzetblokknál, a térképnél, egymásnál.

Nevetünk. A százados kiabálva mondja:

— *Legalább bennünket se látnak!*

Meszelhetik az eget mögöttünk, alattunk, csak fekete esőt, zuhogó felleget látnak.

Szerencsére hamar átvágunk a felhőn, ritkul az eső előttünk, de a sötétség megmarad.

No, mi lesz? Úgy látszik, nem számítottak arra, hogy felhőbe búvunk, mert nem vár egy gyertyafénynyi fényszórás sem bennünket a felhőkijáratnál. Elébünk egyik sem világít, mind mögöttünk kereskedik.

Igy van jól, legalább belekukkanthatunk Budapest tejútnyi fénypanorámájába.

Az újhold elbujt, zavartalanul csillog alattunk a fényváros. Nagyszerű szórakozás kinézni belőle, hogy melyik fénysor mi lehet.

Kár, hogy Pest térképét csukott szemmel maga előtt látja az ember, s mingyárt megismeri a körútat, a jellegzetes, tört Üllői-útat, a kígyózó, széles lámpasort: a kivilágított Dunapartokat. Ami tört vonal rajta fényben, az a Margithíd. A többiek: egy-egy fénypontvonalzó.

Zöld lámpák: kikötők, hajófények odalent.

No, mi lesz?

Három fényszóró is seper előttünk, mellettünk, már patyolattisztára meszelték az utat, de a meszelőnyél nem akar felénk nyúlni.

Az egyik ránkvilágít: Nagyszerű vetítőjátékba kezdünk. A fénysugár nyomán oldalunkon megjelenik a sugárkör a felhőn, benne az árnykép, de kissé életlenebb, erőtlenebb a kép. És a sugár körül óriási körfénypászta, pont olyan, mint amikor a holdnak kettős udvara van. Egy kicsi és egy óriási, szivárványívnyi nagyságú.

Persze, fénytörés. Még esik az eső, a vízfüggönyön így törik meg nagyszerű játékkal a sugár.

Leválik rólunk a fénysáv és nagytakarít mögöttünk, alattunk. *Nem látnak bennünket az esőtől, hiába világítanak reánk,* mi boldogan játszunk idefönt, ők meg bizonyára bosszúsak odalent.

Három sugár háromféleképen kutat. Beleszól egy negyedik, majd egy következő is. Ahányan, annyiféleképpen keresgélnek. *Az egyik egybefolyó köröket firkál, a másik oda-vissza meszel, mint a szobafestő, a harmadik cikk-cakkol.* Egyszermásszor eltalálnak bennünket, de hogy nem láthatnak az esőfüggönytől, megy tovább a sugár.

Muszáj nagyot nevetni:

— Ez olyan »elgurult gallérgomb«-játék...

Szóról-szóra ugyanaz. Sokszor rálép az ember az elgurult gallérgombra, mégse találja...

Ahogy kiérünk az esőből, elfognak. Olyan diszkivilágítással fordulunk az új kurzusra, mintha népünnepélyen lennénk. Ragad ránk mindenfelől jónéhány sugár. »Megvagy, himpellér!« — mondják odalent és szinte érezni a sugaruk szorítását.

Megint megpróbálunk ellógni ölelésükből. *Ezek még a Sinkát is fognák, annyira benne vannak.* Ha telefon volna, leszólnánk: jól van, fiúk!

Az ördög vigye el, de hamar vége lett a gyakorlatnak. Hetven percet repültünk, s úgy tetszett, mintha öt percre indultunk volna.

— *Lődd ki a két zöld rakétát! De vigyázz!*

Fél perc multán gyenge pisztolyszó hallatszik hátulról: *pukk!*

Nézek hátra: hát gyengén, erőtlenül vánszorog a rakétafény. Halk, csendes, halovány a fénye.

Pukk!

Megy a második. Az is »kicsi«. Persze, megnőnek az arányok a sötétben a világos fényekkel szemben.



REPÜLŐGÉPMOTOROK
REPÜLŐGÉPALKATRÉSZEK
ÁLLÍTHATÓ·LÉGCSAVAROK

ARGUS·MASCHINENBAU·GMBH.BERLIN

MAGYARORSZÁGI·IRODA

GALANTAI HILD KÁROLY

BUDAPEST,

IV., RÉGIPOSTA·U·11.

TELEFON·183·255

TÁVIRAT·AVIAHILD

Lehúnynak a fényszórókísérők szemei. Teljes szépségében pompázik a főváros csillagképe. Fel-felvillan egy-egy áramszedő szikrázása. Úgy villódzanak a lámpafények, mintha távoli hegyoldalra nézne az ember. El-elborul egyik-másik: szél van, faágakat, zöldlombokat mozgat a fényforrás előtt.

— *Szólj rádión, hogy akadályfényt, határfényt és leszállófényt kérünk.*

Egy szál vöröslámpa mutatja a repülőtér irányát. Arrább, messzebb három vörös mellénygomb az éjszaka lajbliján: a lakihegyi antennatorony irányfényei. Szempillantás alatt gyúlnak ki a gerinceken, hegyoldalakban lévő akadályfények. Vörös pontok: *erre ne jöjjetek!* Azután meggyúl a határfénypettysor. Olyan kicsi innen, a sötétből a piros határfénnyel szegett repülőtér, mint a tenyerem.

Fojtott motorokkal süllyedünk lefelé. A fények nagyobbodnak, tisztulnak, már a lámpák fényköre is látszik.

Nekifordulunk a repülőtérnek. Már jóelőbb is láttam, hogy fordul, fordul lassan, biztatóan az irányfény, mint a hazatérő hajónak a világítótorony jeladása.

Szépen, tehetségesen, bíztatóan nagyobbodik a fényszegte repülőtér és egyszercsak szinte vigyázzba vágja magát: *Itt vagyok!* Persze, most gyúltak fel a fényszórók.

— *Behúztátok az antennát?*

— *Alázatosan jelentem: igen!*

Már a két zöld lámpácska világít a futóműkar előtt, jelenti, hogy leszállhatunk, kint van már a futómű!

Ránkvilágosodik a repülőtér, megnő a vörös határfénysor, átsuhanunk fölötte és elül a *Focke Wulf* a tejszínű földön, amin a rögök árnyéka akkora, mint egy-egy bányakemence. Megint ott szalad előttünk a torzképünk: *szunyogtestű, gólyalábú repülőgép árnykarrikatúrája.*

Nekifordulunk a hangárnak. Még zsong bennünk a nagyszerű élmény, amikor kiszállunk és rágyujtunk. Olyan szép volt, hogy másfél óráig eszembe sem jutott, hogy cigaretta is van a világon.

Merőlegesen az égnek áll egy fényszórófény valahol a repülőtér körül. Olyan keményen és merészen, mintha egymaga tartaná az eget. Bizonyosan sugárszemlét tartanak, de az az érzés motoszkál az emberben, hogy ez a sugaras égtámasz üzenet a fényszórósoktól, most ők mondják: *Jól van, fiúk!*

Uj német harcigépek

A háború harcigépei egyre jobban fejlődnek, tökéletesednek. A fejlődés folytonos, *megállás nincs.* Az ellenség minden erővel igyekszik hátrányát behozni, de vele szemben tartani kell az előnyt. Ezért a német repülőgépipar is fokozott teljesítménnyel dolgozik és noha most elsősorban a gyártási teljesítményen van a hangsúly, mégis egymásután kerülnek ki a neves német repülőgépgyárakból az újabb és tökéletesebb gépek.

Arado az Arado 198. közelfelderítőgéppel és az Ar. 199. vízirepül-iskolagéppel szerepel. Különösen az Ar. 198. igen érdekes szerkezet. Az Ar. 199. az ismert Arado 96. kétúszós változata.

Dornier a Do. 19. négymotoros nehéz bombázóból alakította ki a Do. 217. repülő erődöt, mely a Focke Wulf mellett megjelent az Északi-tengeren. Szó van ezenkívül a Do. 221. kétmotoros gyorsbombázóról, melynek minden részletét még homály fedi, csupán annyit tudunk róla, hogy két db 1600 lóerős Junkers Jumo motor van benne.

A Focke Wulf 197. vadászgépről adatok nem váltak ismeretessé. Egyetlen adat róla, hogy 1470 lóerős Daimler Benz DB. 603. motorral repül. A másik Focke Wulf vadász: a FW. 198. (a FW. 190. továbbfejlesztése) már átvette a Messerschmittekkel együtt a francia területek védelmét. Ez a gép tológépcsavaros, igen eredeti szerkezet. 12.5 méteres fesztávа van; teljes súlya 3260 kg, legnagyobb sebessége 600 km/óra, csúcsmagassága 10.000 méter, hatástáva 950 km. Gépágyúk alkotják fegyverzetét. 1470 lóerő teljesítményű DB. 603 motorja van.

Heinkel négymotoros távolbombázója a He. 119., amelynek van kétmotoros változata is. A négymotoros He. 119. Junkers Jumo 211., majd DB. 603. motorokkal repül, a kétmotoros kiadás 2000 lóerős DB. 605. motorokat kapott. A kétmotoros változat torpedó bevetésre is alkalmas. A Heinkel He. 70. ismét feltámadt a He. 270. alakjában, amely együléses csatarepülőgépként is szerepel.

A Messerschmitt Me. 115. vadászgép már Daimler Benz DB. 603. motorral repül és ezzel 630 km/óra sebességet ér el. A Messerschmitt Jaguár bombázóba DB. 605. típusú 2000 lóerős motorok kerültek. A Me. 115. fegyverzete állítólag 4 gépágyú és két géppuska.

Német repülőgépgyártás Franciaországban

A francia repülőgépipar ma a német légiharderő számára gyárt fontos alkatrészeket, félkészárukat és egész repülőgépeket. A párizskörnyéki nagy gyárak, valamint a megszállt francia terület számos nagy üzeme ma már teljes erővel dolgozik a német rendelésekеn.

A gyártási program a következő fajtákat öleli fel: A Messerschmidt Me. 109. F. vadászgépet, a Junkers Ju. 52/3m szállítógépet, a Dornier Do. 24. és Do. 26. K. repülőcsónakot, a Focke Wulf FW. 189. közelfederítőgépet, egy közelebbről meg nem határozott Heinkel bombázót, egy új Messerschmitt gépet, a Me. 208. típus, továbbá a Caudron Goeland, a Siebel Fh. 104. futárgépet és a Fieseler Fi 156. Storch összekötőgépet.

A többi, ebben a gyártásban nem szereplő gyár a Junkers 87. és 88. zuhanóbombázók tartalékalkatrészeit gyártja.

A harcigépek között van egy francia tervezésű vadászgép is: a Bloch 157. Ennek elődjeit, a Bloch 151. és 152. vadászgépeket még a nyugati hadjáratban is használták, állítólag jó eredménnyel, a Bloch 153. már elkésve érkezett csak meg. A Bloch 157. ezeknek a továbbfejlesztése. 1400 lóerős Gnome-Rhone csillagmotorja van, kétlépcsős sűrítővel. A gép teljes súlya 3100 kg, a szárny felülete 19.3 m². A becslések szerint 8000 méteres magasságban a gép 680 km/óra sebességet ér el.

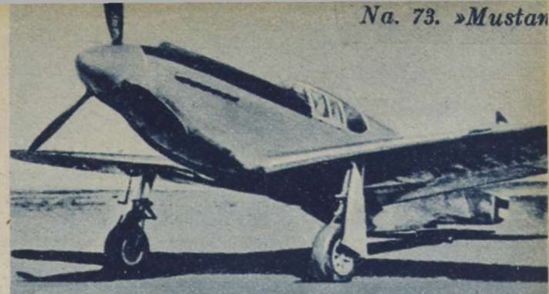
A Caudron Goeland már a háború előtt is ismeretes, kislóerejű motorokkal felszerelt könnyű gép volt, futárcélokra igen alkalmas.

A S. N. C. A. Sud-Ouest gyártja még a francia légiforgalom számára a Bloch 161. négymotoros, 33 utast szállító forgalmigépet, amelyből a hírek szerint 30 darab készül.

A német rendelések teljesítése keretében egyes francia gyárak és a gépeket tervező német cégek között szoros együttműködés alakult ki. A Morane—Saulnier-gyár, melynek üzemei Puteaux-ban vannak, most már Fieseler-Paris cégjelzéssel szerepel. A gyár készíti nagy sorozatban a Fi. 156. Storch összekötőgépeket a német légihaderőnek. Az Amiot-gyár és a Junkers-cég között hasonló együttműködés alakult ki, mivel az Amiot-cég most Junkers Ju. 52./3m. szállítógépeket készít a németeknek.

A jelek szerint a németek sikerrel állították be a háborús termelésük szolgálatába a fennhatóságuk alá eső területen levő repülőgépipart.

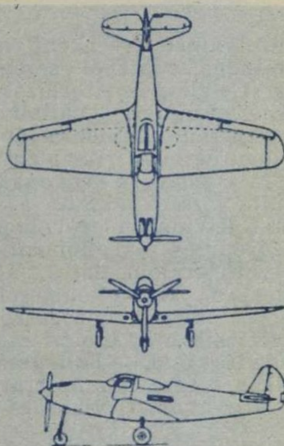
Amerika legújabb vadászgépei



Na. 73. »Mustan

Az amerikai és angol légierő legújabb támadásaiban eddig nem vagy csak kevésbé ismert vadászgépeket vetett be. Ilyenek: az *»Airacobra«*, *»Mustang«*, *»Tomahawk«*.

A *Bell »Airacobra I.« (P—39.)* közelmultban az olasz harctereken tűnt fel. Ez a típus körülbelül azonos a mult évben exportra kidobott P—39-sel, de jelentős változást okozott rajta a megerősített fegyverzet beépítése, tűzbiztos üzemanyagtartály, páncélozott pilótaülés és a legújabban beépített — még nem ismert — nagyobb teljesítményű



motor. Az exportált P—39. jellemzői a következők:

fesztávolság: 10.4 m; hosszúság: 9.1 m; magasság: 2.92 m; szárnyfelület: 19.8 m²; felületi terhelés: 140 kg/m²; üres súly: 2133 kg; repülő súly: 2780 kg; teljesítményterhelés: 2.43 kg/lóerő; motorteljesítmény: 1150 lóerő, 12 hengeres, folyadékhűtéses Allison-motor; legnagyobb sebessége: 560 km/óra; leghosszabb repülőút: 1544 km.

A különböző változtatások, melyeket angol kívánságra kellett közölni, először 420 kg súlynövekedést okoztak. Repülő súlya 3200 kg lett és fegyverzete a következőkből állt:

1 darab légcsavaragyon át tüzelő 20 mm-es gépágyú,

2 darab 12.7 mm-es géppuska a törzsben,

4 darab 7.6 mm-es géppuska a szárnyakban.

A további fegyverzet megerősítés és lőszer az »Airacobra I.« üres súlyát 2400 kg-ra, repülő súlyát 3330 kg-ra és felületi terhelését 170 kg/m²-re emelte. Ennek ellenére az újabban beépített motor valamivel megnövelte az »Airacobra I.« szolgálati csúcsmagasságát, sebességét és kereken 200 km-el a leghosszabb repülőútját.

Az »Airacobra I.« érdekessége még az orrkerekű »tricikli« futómű, mely természetesen bevonható. Ezenkívül említésreméltó az a körülmény, hogy a motor a pilótaülés mögött van elhelyezve és egy toldalék tengely segítségével hajtja a légcsavart. Személyzete: 1 pilóta.

Na.—73. »Mustang«. Felépítése: mélyfedelű, szabadonhordó, héjszerkezeti építés, behúzható futómű, kabin. A folyadékhűtő fuvóka alakban van a törzs alsó részére építve, a pilótaülés mögött. A behúzható farokkerék a magassági kormánymű belépő éle alatt van. Motorja az 1150 lóerős, folyadékhűtésű, Allison V—1710.—F3R.

Fesztávolság: 11.3 m; hosszúság: 9.82 m; magasság: 2.64 m; szárnyfelület: 21.9 m²; harántkormányfelület: 1.54 m²; függőleges vezérsík: 0.937 m²; oldalkormány: 1.01 m²; vízszintes vezérsík: 2.61 m²; magassági kormány: 1.53 m²; felületi terhelés: 160 kg/m²; üres súly: 2720 kg; repülő súly: 3500 kg.

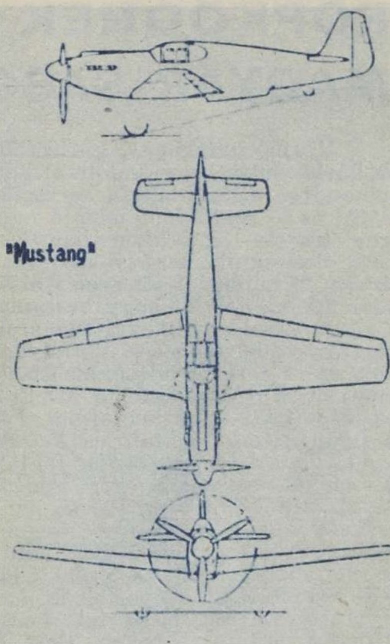
A legújabb angol jelentések szerint a felületi terhelés 184 kg/m²-re növekedett, valószínűleg a fegyverzet megerősítése miatt. Személyzet: 1 pilóta.

Fegyverzete: 8 darab géppuska, ezek közül 2 darab a motoron keresztül szinkronizálva van.

Legnagyobb sebessége: 710 km/óra.

A Curtiss »Tomahawk« (P—40.) a P—36. továbbfejlesztéséből származik. Jobb aerodinamikai kiképzése és nagyobb sebessége van a folyadékhűtéses, 12 hengeres, soros, Allison típusú, 1090 lóerős motor miatt.

Felépítése: mélyfedelű, szabadon-

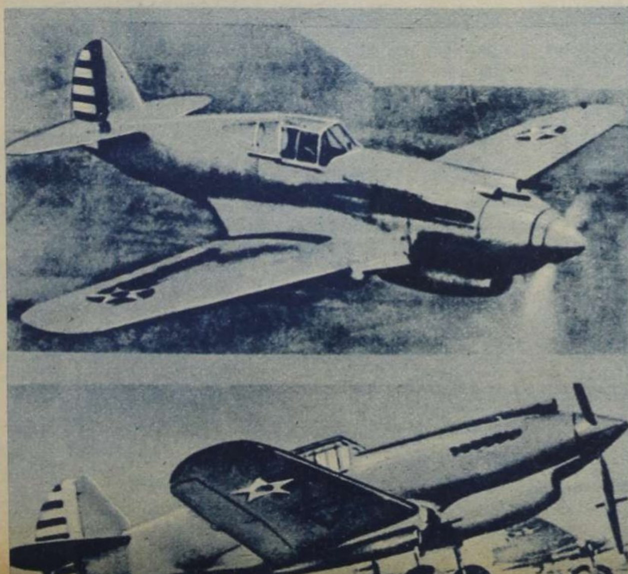


hordó, teljesen fémépítésű, behúzható futóművű, kabinos gép. Fesztávolság: 11.35 m; hosszúság: 9.35 m; magasság: 3.25 m. Személyzet: 1 pilóta.

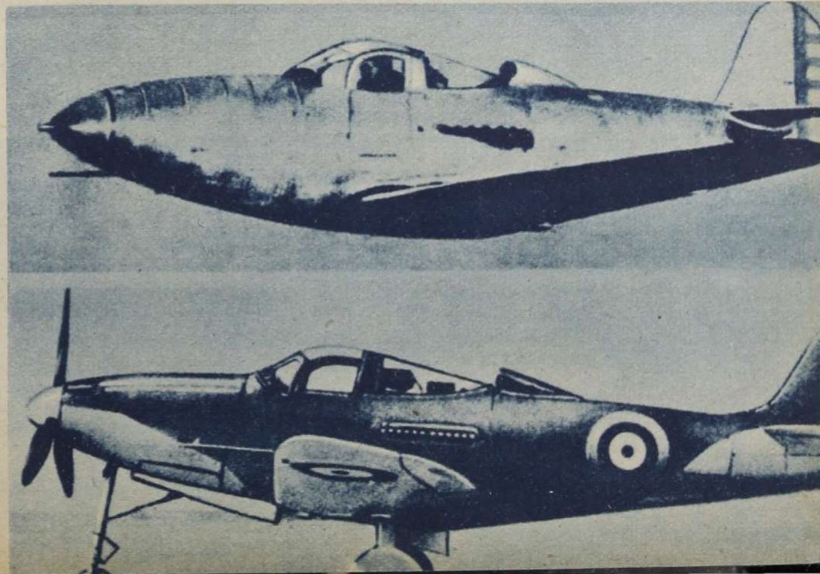
Fegyverzete: 6 darab merev géppuska.

Legnagyobb sebessége: 5000 m szolgálati magasságban 560 km/óra.

Curtiss »Tomahawk« (P—40)



Bell »Airacobra I« (P—39).




v. Laborczfy Rezső megtekinti az építkezéseket


A segédoktatói tanfolyam résztvevői

RÖPKÖDNEK MÁR A FIATAL MAGYAR SASOK A „HEGYEN"

Hármashatárhegy, április 21.
A hármashatárhegyi pilóta-otthon tárva-nyitva álló ablakain keresztül tavaszt és jó repülőidőt jelentő napsugár tűz be az otthon nagytermébe. Az egyik hosszú asztalnál mintegy 20 napbarnított arcú fiatalember foglal helyet, hogy beszámolót adjon arról az elméleti tudásról, amelyre a háromhetes tanfolyam során szert tett. A vizsgabizottság tagjai: dr. *Kertész* László, a MAESz vitorlázó-osztályának vezetője, *Török* Ödön vezető főoktató és *Retkes* Sándor oktató az asztalfőn foglalnak helyet. A vizsga egy segédoktatói tanfolyam végére tesz pontot, amelynek keretében a megnagyobbodott ország úgyszólván minden részéből jelentkező érdeklődőket segédoktatókká képeztek ki.
A tanfolyam főcélja az volt, hogy a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap vidéki keretei részére hivatásos oktatókat neveljenek. A tanfolyam sikeres volt, mert több résztvevőt lehetett segédoktatóvá minősíteni, akiket további kiképzés után mint önálló oktatókat lehet majd a különböző kereteknél alkalmazni.

Mi mindent kell a segédoktatónak tudnia?

A vitorlázó osztály vezetője néhány keresetlen szóval üdvözölte a tanfolyam résztvevőit, majd átadta a szót *Török* főoktatónak és *Retkes* oktatónak, akik egymás után intézték a ravaszabbnál ravaszabb kérdéseket a tanfolyam résztvevőihez. Csak ámulunk, hogy egy vitorlázó segédoktatótól milyen elméleti tudást követelnek meg. Indukált ellenállás, deklinációs és inklinációs elhajlás, kormányfelülettárázás és más ezekhez hasonló kifejezések röpködnek a levegőben. A tanfolyam egyik résztvevője a táblánál különböző képletekkel a legnagyobb szakszerűség hangján olyan magabiztos magyarázza el a vitorlázórepüléssel kapcsolatos különböző erőtörvényeket, hogy egy mérnöknek is becsületére válna. Érdeklődésünkre azután kiderül, hogy az illető rajzoló a *Rubik*-üzemben. Innen tehát a nagy műszaki tudás.

Akit a Horvát Aero Club saját költségén küld a Hármashatárhegyre.

— Hogyan keletkezik a szél? *Perisits!* — hangzik az egyik kérdés.
Kissé tört magyarsággal ejtegeti a szót a kérdezett. Az időjárástanban még hiányos szókincsével azonban végül is elmagyarázza a dolgot. Ezt a zágrábi fiút a *Horvát Aero Klub* saját költségén küldte el az európaszerte, tehát Horvátországban is jól ismert hármashatárhegyi vitorlázóterepre. A most szervezés alatt álló horvát vitorlázórepülés a sokéves multra és európai hírnévre szert tett magyar vitorlázók körében képzettette ki *Perisitset,* aki a Magyarországon szerzett tapasztalatok nyomán bizonyára nagy mértékben fog hozzájárulni a horvát ifjúság vitorlázókészségének fejlesztéséhez.

Jelentkezők az ország minden részéből.

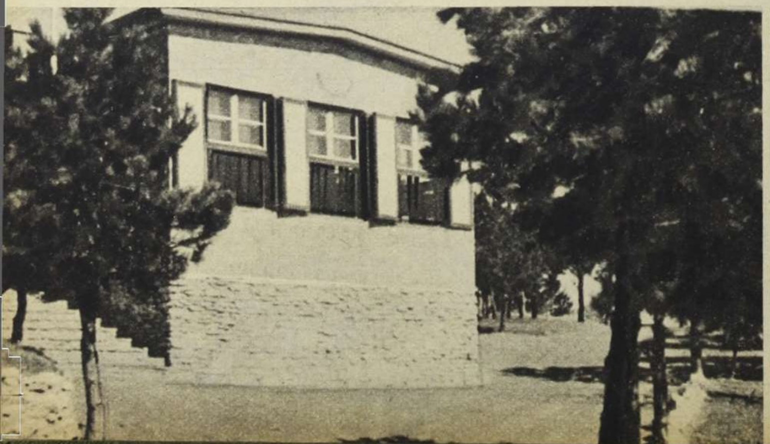
A tanfolyamra egyébként az ország minden részéből sereglettek egybe a »C«-vizsgás vitorlázók, akik hivatásos oktatásra vállalkoznak. Résztvett a tanfolyamon a többi között a nemrégiben visszatért Délvidékről származó *Kornhauser István* volt verseci oktató és *Bély Emil,* aki Újvidéken próbálkozott a vitorlázórepülés meghonosításával még a szerb uralom alatt.
Izobárokról, torlónyomásról, dugóhúzóról, termikképződésről és efféleкről esik még szó és ezzel az elméleti vizsgának — hála Istennek, mondják a tanfolyam hallgatói — vége és a gyakorlati vizsgára kerül sor.

A gyakorlati vizsga.

Serény kezek cipelik a két »*Vöcsköt*« fel a tetőre, a szükséges intézkedéseket természetesen egy »segédoktatóvá« előlépett tanfolyamhallgató foganatosítja. Az egyik gépet ráhelyezik a csúsztatósínre, az egyik segédoktatójelölt helyet foglal a gépben, bekapcsolják a gumikötelet, amelynek egy-egy szárát 8-8 markos kéz tartja. Az újdonsült segédoktató vezényelni kezd:
— Indítás! Készen! Kihúzni! Futni! El!

Bíráló szemek követik a gépet.

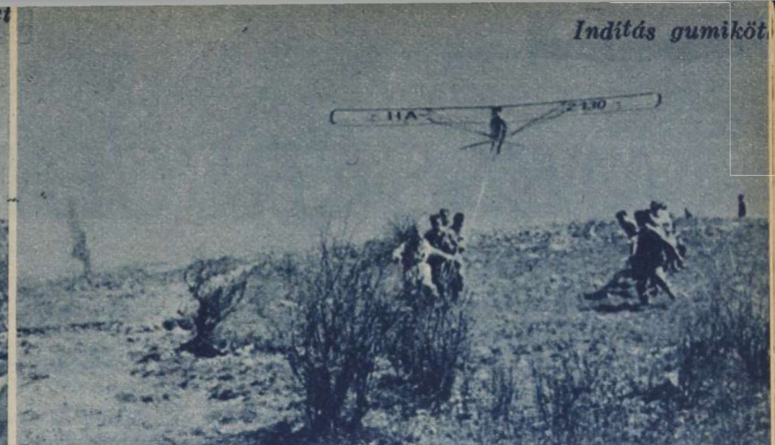
Az »el« vezényszóra az indítási szerkezetnél lévő növendék meghúzza a kioldózsinórt, a gép csúszó-


A pilóta otthon


Fel a tetőre!



...kiszgúlják a gumikötelet



Indítás gumiköt...

talpa csikordulva szalad végig a sínen, majd a hegy talaját elhagyva, belelendül a mélykék áprilisi égbe.

Bíráló szemek kísérik a levegőben úszó gép minden mozdulatát az első fordulótól egészen addig, míg lent a hegy lábánál széliránnyal szembefordulva le nem száll. A sima leszállás után a másik gép lendül a levegőbe és ugyanazt az útat megtéve — minthogy a szélviszonyok nem a lehető legjobbak — hamarosan szintén földre ereszkedik.

A fejlődés alapfeltétele a jól kiképzett oktató.

A tanfolyammal kapcsolatban megkérdeztük *Kertész László* dr.-t, mi a véleménye az oktatóképzőtanfolyamokkal kapcsolatban.

— A most lezárult segédoktatóképző tanfolyam volt az első pontja annak a tervnek, amelyet a Szövetség eziden az oktatóképzés terén végre akar hajtani. Ebben az évben különösen nagy súlyt helyezünk az oktatóképzésre, mert a jövő fejlődésének és újabb kiképzőkeretek létesítésének egyik alapfeltétele, hogy megfelelő számú jól kiképzett oktatószemélyzet álljon rendelkezésre.

Kiváló szellem, jó és lelkes munka.

Török Ödön vezető-főoktató, aki a helyszínen irányította a segédoktatóképzés menetét, a végzett munkáról ezeket mondotta:

— A tanfolyam szelleme kiváló volt, a növendékek a sok munkát jól és lelkesen végezték. Az elért eredményekkel meg lehetünk elégedve, mert a tanfolyam hallgatói a viszonylag rövid idő alatt mind a repülésben, mind pedig az oktatás elsajátításában szépen fejlődtek.

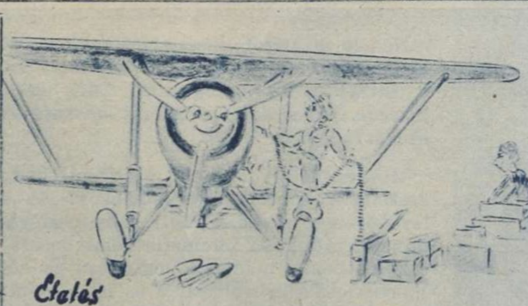
A vitorlázórepülés újabb erőkkel gazdagodott.

Ennyit mondtak a vezetők az idei év első oktatóképző tanfolyamáról. Bárki, aki figyelemmel kísérte a Hegyen folyó alapos munkát, vagy látta a vizsga során nyujtottakat, megnyugvással állapíthatja meg, hogy a háború befejezése után hihetetlen nagy jövő és fejlődés előtt álló magyar vitorlázórepülés újabb erőkkel gazdagodott. A tanfolyam növendékei visszamennek az egyesületekhez és az itt kapott alap felhasználásával, mint segédoktatók folytatják munkájukat a magyar vitorlázórepülés hírnevének öregbítésére.

SOLYMAINK A SZOVJET ARCVONALON



Éjjeli vadászat a vörösök ellen.



Etetés



Az útviszonyok nem voltak mindig kifogástalanok



Laciék mindent beleadnak az alacsonytámadásba...



Megjött a tábori pósta

MESSERSCHMITT

Ma a világ egyik legtöbbet emlegetett neve. Viselője: *Willy Messerschmitt* professzor, a német repülőgépgyártás egyik vezéralakja. 1898-ban, Bambergben született. Szóval bajor, és nem porosz. A világháború végén, miután leszerel, beiratkozik Münchenben a műegyetemre. Először gépészmérnöknek készül, azonban, mikor a Versailles-i békeszerződés Németországnak megtiltja a repülőgépek építését, »átképzi magát« vegyésznek. Igy kerül az *I. G. Farbenindustrie*-hoz. Később, 1928-ban már a Krupp-gyárban tevékenykedik, ismét gépészmérnöki beosztásban. Itt azonban 1934-ben, mivel a Centrumpárthoz tartozott (Messerschmitt bajor volt és katolikus), felmondanak neki.

Az új Németország azonban nem engedi elkallódni a tehetségeket. Az augsburgi *Bayerische Flugzeugwerke* szerződteti a fiatal és tehetséges mérnököt (aki időközben több szabadalom birtokosa lett) és megjelenik az első *Messerschmitt* gép: A Me. 108. Ez európai



körrepülésen szerepel nagyszerűen és Németországnak dicsőséget szerez. »Me« mérnök neve ismertté válik, »*befutott*« ember. Ebből a gépből teremti meg azután a kitünő Taifun sportgépet, mely ma is teljesen egyedülálló. Repülőink külföldi repülőversenyeken többnyire ezekkel a gépekkel szerepelnek. A német légihaderő átképzőgépnek alkalmazza.

A legnagyobb titokban, a nyilvánosság teljes kizárásával építi meg együléses vadászgépét, a Me. 109. típust. Magyarország dicsekedhetik azzal, hogy *elsőnek látta meg* a gépeket valamenynyi külföldi állam közül: a budaörsi repülőtér felavatásakor egy *Messerschmitt* vadászszázad tart bemutatót. Zürich, 1938: nemzetközi repülőbemutató. A *Messerschmitt* gépek minden külföldi gépnél gyorsabbak és minden díjat meg is nyertek. A sikereken felbuzdulva a német állam igen nagy mennyiségben rendeli meg a gépet és a német légierők ezt használják leginkább. A háború kezdete óta a német légtér és a német repülők védelme elsősorban ezeknek a gépeknek a »vállán nyugszik«. Wieck, Mölders, Galland bámulatos légigyőzelmeiket mind ezeken a gépeken érték el!

Közben nem nyugszik és újabb géptípust teremt meg: a Me. 110. rombolót. Ez a repülő üteg két ágyút és öt géppuskát visz magával és bizony megsemmisít minden eléje kerülő ellenséges gépet. A Me. 110. kétmotoros gépcsoda, amely hatszáz kilométeres sebességgel száguld a levegőben. Ebből a gépből építik azután a *Jaguár* gyorsbombázót, amely ma nagy mennyiségben támad Anglia ellen is. Valószínű azonban, hogy *Messerschmitt* tarsolyában még akad egy pár nagyteljesítményű, félelmetes harcigép.

1939-ben *Hitler* vezér *Messerschmitt* mérnököt a másik nagy német repülőgéptervezővel, Heinkellel együtt a német nemzeti nagydíjjal tünteti ki és a professzor cím használatára jogosítja fel. Ez az év számára a sikerek éve: egy gépe, melyet különlegesen átalakítottak erre a célra, megdönti az abszolut sebességi világrekordot és ma is ennek birtokosa, 755.11 km/óránkénti sebességgel.

Mindez a sok siker nem változtat semmit a nagy konstruktőrön: ugyanúgy gyárának első munkása akar maradni, akiért minden egyes alkalmazottja rajong. Mikor a Vezér kitüntette, a *Bayerische Flugzeugwerke* AG. cég nevét *Messerschmitt* AG.-ra változtatta főmérnöke iránt érzett tiszteletből. Nagy tiszteletnek örvend tanoncai körében, akik között sok időt tölt, oktatva, tanítva, modeleket készitve. Tehetségesebb munkásainak felsőbb kiképzéséről maga gondoskodik, támogatja őket előbbrejutásukban. Igy azután számos értékes munkatársat is nyer magának.

Magánélete nincs, »agglegény«. Akár a többi német gyárigazgató, ő is biciklin jár be gyárába a benzinkorlátozások miatt. Szelíd és szerény ember, akinek egyetlen szerelme: *a repülés.*

SZTRATOSZFÉRA BOMBÁZÓK!

Német és angol hadijelentésekben az utóbbi idők folyamán többször esett szó a sztratoszféra-bombázókról. Mik ezek, hogyan harcolnak és miért használják ezeket?

Mindenekelőtt le kell szögezni, hogy ezek *nem* sztratoszféra-bombázók! Az a levegőréteg ugyanis, amit sztratoszférának nevezünk, 11 kilométer felett kezdődik (és benne a levegő nyomása és hőmérséklete alig változik!) és itt a repülés sem nem gazdaságos, sem nem könnyű. A szóbanforgó gépek ellenben a szubsztratoszférának nevezett rétegben, körülbelül 8—9000 méteres magasságban támadnak.

A használt gépek két típushoz tartoznak, mindkettő amerikai építésű. Az egyik a Boeing B. 17—C, a másik a Consolidated B—24 C. gép. Mindkettő négymotoros. A Boeing a London—Berlin távolságon körülbelül három és fél tonna bombát vihet, a Consolidated körülbelül hármat. Sebességük olyan nagy magasságban átlagosan 450—500 kilométer. (Ilyen magasságban meglehetősen állandó magassági szelek uralkodnak, úgy hogy ezeket is ki lehet használni megfelelő meteorológiai előkészítés után.)

A támadás eme módjának van néhány előnye, jó pár alapos hátránya és több indok, ami alkalmazása mellett szól.

Elsősorban ezek a gépek igen nagy felületűek, tehát a légvédelmi tüzérségnek kisebb magasságból nagyon hálás célt adnak. Ezért a magasba kényszerülnek. Másrészt e magasságban a gép (ha erre készült) nagyobb sebességgel haladhat a ritkább, tehát kisebb ellenállású légrétegben. Ilyen magasságban harcolni sem öröm és valószínűtlen, hogy az ellenséges vadászok itt várnák a támadókat. Végül a légvédelmi figyelőszolgálat figyelmét is sikerrel kikerülhetik a 8—9000 méteren felvonuló bombázók.

Hátránya eleve az, hogy — mivel a célzási pontosság és a találat valószínűsége a magasság növekedésével rohamosan fogy — pontatlanul bombáz. Igy csak nagykiterjedésű célok, városok, nagyon nagy ipartelepek ellen járhat némi eredménnyel az ilyen támadás. Inkább csak lélektani hatása van, hiszen akár a derült égből eshetik le a bomba, mert a gépet sem látni, sem hallani nem lehet. Maga a repülés nehézkes, a személyzet oxigénnel való ellátására és a fűtésre különös gondot kell fordítani. A nagy magasságban való repülés különleges szerkezetű, sűrítős motorokat igényel. (Ez különösen amerikai specialitás. A kipufogógázokkal hajtanak ugyanis egy turbinás sűrítőt, magyarul turbokompresszort és ez szolgáltatja a motorhoz a megfelelő sűrűségű, túlnyomású levegőt. Ekkép a veszendőbe menő energia egyrésze megtérül.)

Mint láthatjuk, a sztratoszféra-bombázók támadása inkább csak erkölcsi, mint anyagi hatást ér el és határozottan nem olyan komoly, mint a róla terjesztett hírek. Amilyen kicsiny az elhárítás lehetősége, olyan jelentéktelen a találati valószínűség. Igy a sztratoszféra-bombázás inkább szükségmegoldás, mint komoly harceljárás!



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS

Tíz év alatt tizenegyszer szervezték át a francia légügyi minisztériumot. »A légügyi minisztérium végzetes tévedései« címmel *Jean Jalbert* t. repülőőrnagy könyvet írt nem rég a francia légierők összeomlásának okairól. Ebből a könyvből vesszük a következő kivonatos szemelvényeket:

1939 szeptemberben 700 darab arcvonalbeli repülőgép állott a hadvezetőség rendelkezésére. Ezeket 1931-től 1939-ig építették. Ha e nyolc évre eső légügyi költségvetést elosztjuk a nyolcadik év végére elkészült és épségben maradt repülőgépek számával, akkor egy gépre 50,000.000 frank esik. Ezek a repülőgépek a magas előállítási költségek ellenére is nagyobbrészt alkalmatlanok voltak arra, hogy a német gépekkel eredményes harcot vívjanak.

1940 májusban, amikor a föld már égni kezdett a légügyi miniszter talpa alatt, 7.200.000.000 frankért próbált Amerikából repülőgépeket vásárolni. Ekkor azonban késő volt már.

1918-ban egy francia repülőhadnagy 15 repülőgépnek volt a parancsnoka. Ezzel szemben 1940-ben egy francia repülőtábornok mindössze 12 repülőgép fölött parancsnokolt. (A hadműveleti tervek ugyanekkor 2617 repülőgépre voltak felépítve, ezek azonban mindig csak papíron álltak rendelkezésre.)

A légügyi minisztérium legfontosabb osztályait tíz év alatt tizenegyszer szervezték át. Ennek következtében az utánpótlás a háború alatt teljesen szervezetlen volt és csődöt mondott.

Amikor a háború kitört, a rendelkezésre álló 700 francia repülőgépet és a beérkezett 400 angol gépet minden tartalék nélkül kellett harcba vetni a németek 5000 első vonalbeli repülőgépet és megfelelő tartalékot számláló haderői ellen.

A légügyi minisztériumnak az a csoportja, amely a repülőgépek sorozatgyártásának ügyeit intézte, a háború kitörésekor a párizsi »Georges« V.« luxusszállóba költözött. A csoport — a könyv szerint — bár többezer főre rúgott, 1939 szeptember 1-től 1940 május 10-ig, ennek ellenére mindössze 400 repülőgépet tudott a küzdő hadsereg rendelkezésére bocsátani. A sokat hangoztatott havi 800 és havi 1200 darab repülőgép előállítása csak blöff és üres ígéret maradt.

A »L'Air« című francia szaklap ugyanekkor — 1940 májusban — ennek ellenére azt követelte, hogy a francia repülőipar minél előbb kezdje meg újból a francia repülőgépek kivitelét a barátságos külföldi államokba és ne hanyagolja el a külföldi repülőgépexportot.

A német támadás megindulásakor az 1. hadseregcsoport, amely az Északi-tenger és a Saar között védte a francia földet, összesen 450 repülőgéppel rendelkezett. Ezek megoszlása a következő volt: 275 nappali vadász, 25 éjjeli vadász, 80 felderítő (közülök 50 régitípusú), 15 nappali és 55 éjjeli bombázó. Ehhez járult még 300 angol vadászgép. Ez a csoport állott a német részről támadó 5000 repülőgéppel szemben. A német bombázógépek egyszerre támadták meg a franciák valamennyi repülőtámaszpontját. A német repülők mindjárt a támadás első perceiben megszerezték a légi fölényt s a szövetségesek minden ügyességük és áldozatkészségük ellenére sem tudták feltartóztatni őket.

Ez volt a helyzet, amikor *Laurent-Eynac* szenátor, a harmadik köztársaság első — és a sorsfordulat után — utolsó légügyi minisztere indíttatva érezte magát arra, hogy a francia nemzethez rádión szózatot intézzen. Ebben a többi között a következőket mondta:

— Most jövök a harctérről, ahol meglátogattam a tomboló harcokban résztvevő vadász-, bombázó- és felderítőalakulatainkat. Légierőink harcértékébe vetett teljes bizalommal jöttem tőlük vissza... *Vadász- és bombázóezredeink eredményesen támogatják páncélos és gyalogsági csapataink hadműveleteit, zavarják és feltartóztatják az ellenséges csapatmozdulatokat, megakadályozzák előnyomulását és segédkeznek az ellenséges páncélosok és repülőgépek megsemmisítésében.*

A Somme és az Aisne között 1940 június 2-án kezdődött a döntő csata. Az itt bevetésre került francia egységek 425 repülőgépet számláltak. Ezek megoszlása a következő volt: 225 nappali, 25 éjjeli vadász, 100 korszerű és 20 elavult bombázó, végül 55 felderítő.

Május második felében beérkezett ugyan az északfranciaországi Evreux repülőterére 60 amerikai bombázó, ezek azonban — bár repülésre alkalmas állapotban voltak — nem voltak harcképesek, mert *még a bombafelfüggesztők is hiányoztak róluk.* 100 új gyártmányú Dewoitine 520-as francia vadász is beérkezett az arcvonalba az utolsó pillanatban, továbbá néhány új gyártmányú Leo 45-ös bombázógép, azonban az időközben bekövetkezett összeomlás miatt ezek már alig kerültek bevetésre; ehelyett megpróbálták Afrikába, illetve Dél-Franciaországba átmenteni őket.

A harcok alatt a francia repülőszemélyzet fele elpusztult.

✱

Változás az indiai légierők vezetésében. Sir R. Peirse repülőtábornagy átvette az indiai brit légierők parancsnokságát. *Sir R. Peirse* utoljára a brit bombázóerők parancsnoka volt Angliában, azt megelőzően pedig a brit légierők parancsnokának helyettese.

✱

Torsten Friis altábornagy, a svéd légierők parancsnoka és helyettese felmentését kérte a szolgálat alól azzal az indokolással, hogy a felelősségteljes állásokban ma a fiataloknak kell helyet csinálni.

✱

A francia kormányváltozás folytán *Bergeret* tábornok, légügyi államtitkár a kormányból kivált és átadta helyét *Jannequin* tábornoknak.

✱

Nők a légvédelem szolgálatában. A brit légierőknél és a hadseregnél eddig is igen sok nőt alkalmaztak segédszolgálatra. A *Svenska Dagbladet* azt írja, hogy a légvédelemben ezentúl még több nőt fognak alkalmazni, mint eddig. Különösen a fényszóró szolgálatban és a záróléggömbök kezelésénél fogják létszámukat szaporítani. A léggömb-gátaknál eddig leginkább a léggömb-szövet javítási munkálatainál vették igénybe a női munkásszázadokat, amelyeknek tisztjei és altisztjei is a nők soraiból kerülnek ki.

✱

Brazilia légierőinek parancsnoka: *Gomez* tábornok Washingtonba érkezett, hogy az amerikai légierők parancsnokával tanácskozzék a Brazilia védelmére hozandó intézkedésekről.

KATONAI HÍREK

Kitüntetett repülőtisztek. A Kormányzó Úr Ő Főméltósága *Gyenes László* századosnak az ellenség előtt tanusított vitéz magatartásáért a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét adományozta a hadiszalagon a kardokkal; legfelsőbb dícsérő elismerésben részesült az időközben repülőhalált halt *Domby Kálmán* és *Tomm Barna* főhadnagy az ellenség előtt tanusított vitéz magatartásáért.

✱

Vitéz Fraknóváry Géza vkb. repülőszázadost a honvéd vezérkar főnöke áthelyezte a vezérkarhoz.

✱

Kitüntetés. A Kormányzó Úr Ő Főméltósága megengedte, hogy *dr. vitéz Fákla István* mérnök-őrnagy és *Kóso József* ny. áll. g. százados a német Sasrend Érdemkereszt III. fokozatát elfogadhassa és viselhesse.

A Nemzetvédelmi Kereszttel tüntette ki a Kormányzó Úr Ő Főméltósága: *Anderle Károly* és *vitéz L. Hefty Frigyes* főtörzsőrmestert, továbbá *vitéz Molnár János* irn. alhadnagyot.

✱

A Me 110-es kétmotoros *rombolót* a németek Afrikában *felderítésre* is használják, amint a *»Luftwissen«* címlapján közölt képből megállapítható.

✱

Tölgyfalomb. A Führer *Spiess Vilmos* német repülőszázadost, egy rombolócsoport parancsnokát, aki a keleti arcvonalon végrehajtott mélytámadás alkalmá-

val köteléke élén hősi halált halt, a Tölgyfalombbal tüntette ki.

✱

A »Langley« anyahajó elsüllyedését Amerika is elismeri. Az Egyesült Államok tengernagyi hivatala csak most ismerte el a »*Langley*« repülőgépanyahajó elvesztését, amely még az év elején elsüllyedt.

A »*Langley*«-t 1912-ben építették. Eleinte mint *szénszállító* hajó teljesített szolgálatot a haditengerészetnél, amikor még a »*Jupiter*« nevet viselte. 1920/21-ben alakították át *repülőgépszállító* hajóvá, majd 1937-ben *repülőgépanyahajóvá*. A hajó 11.050 tonnás volt. Három katapulttal és valószínüleg két daruval rendelkezett.

Egy régebbi angol évkönyv szerint repülőgépszállítóhajó korában 12 együléses, 12 kétüléses és 10 torpedóvető repülőgép fért el rajta. Az 1939. évi német repülő-évkönyv szerint 16 vízi repülőgépet tudott szállítani. A japán jelentés szerint 30 repülőgép pusztult el a fedélzetén.

Sebessége 15 csomó (28 km/ó) volt.

✱

Légvédelmi gyakorlat Newyorkban. Március 25-én Newyorkban nagyszabású légvédelmi gyakorlatot tartottak. A Manhattan-félszigetet teljesen elsötétítették és a föld felett minden forgalmat beszüntettek. A gyakorlat alatt csak a földalatti villamosok közlekedhettek.

✱

Az Egyesült Államok kormánya 30 bombázó repülőgépet szállított Braziliának. A 30 közül három Belem és Natal között lezuhant. Valamennyi utas szörnyethalt.

✱

A »Hermes« nevű brit repülőgépszállító hajót — amint azt az angol hadijelentés is elismerte — japán torpedóvető repülőgépek elsüllyesztették.

A »Hermes« 1923-ban épült. Az angol haditengerészet legelső hajója volt, amely már eredetileg is repülőgéphordozónak készült. Vízkiszorítása 10.850 tonna, sebessége 25 csomó volt. 20 repülőgép fért el rajta.

✱

Tedder tábornagy, a brit légierők parancsnoka *Sir Walter Monckton* angol miniszter társaságában április elején két napot Maltában töltött.

Pullford angol repülőaltábornagyot, a távolkeleti brit légierők parancsnokát eltűntnek nyilvánították. Az altábornagynak Szingapur eleste óta nyoma veszett.

✱

A japán városok ellen intézett első amerikai bombatámadások alkalmával a támadó repülőgépek 2 kg-osnál nagyobb bombákat nem dobnak le. Ezek is nagyobbrészt gyujtóbombák voltak és bizonyára arra számítottak az amerikaiak, hogy a japán városok faházai között jelentékeny tűzkárokat fognak velük okozni. A támadások azonban teljes fiaskóval végződtek.

REPÜLŐSPORT

Az argentinai sztratoszféra-repülés időpontját egyelőre eltolták, mert *Olivero Edoardo* mérnök addig nem akar felszállni, amíg *Piccard* professzor és *Cosyns* Európából meg nem érkezik. A léggömb egyébként indulásra készen áll. Állítólag 30.000 m. magasság elérésére alkalmas.

✱

Knud Thorup, a legrégibb dán repülők egyike, aki az első számú dán pilótaigazolvány birtokosa volt, 56 éves korában meghalt.

✱

»De Luxe Cruiser.« Az amerikai Piper Aircraft Corp. új sportrepülőgépet hoz forgalomba, amely javított kiadása az ismert Piper »Cruiser«-nek. Amíg a »Cruiser« elsősorban iskolarepülőgép volt, addig az új gép kizárólag sportcélra épül. Különösen nagy súlyt vetnek a gép kényelmes belső berendezésére. 75 lóerős Continental- vagy Lycoming-mótor hajtja. 114 literes üzemanyagtartálya 675 km-es repülési távolságot biztosít részére.

LÉGIFORGALOM

Német légiforgalmi statisztika. A német légiforgalom 1941-ben 33·7%-al nagyobb forgalmat bonyolított le, mint 1940-ben. A Deutsche Lufthansa repülőgépei 1941-ben 6,970.000 km-t repültek. A fizetett tonnakilométer 9·33 millió volt, azaz megközelítette az eddig elért legnagyobb értékét: az 1937. évi 9·93 millió tonnakilométert.

A hadiállapottal magyarázható, hogy *a forgalom súlypontja* az utasszállításról főleg *az áru, posta- és poggyászszállítás felé tolódott el.* A forgalmi adatok egyébként a következők (zárójelben az 1940. évi eredmények):

Fizető utasok száma: 111.000 (95.210).
Fizető utaskilométer: 74·6 millió (55·3 millió).

Utipoggyász: 731 t (439 t), illetve 623.000 tonnakilométer (348.408). A poggyászforgalom növekedése a vállalatot arra kényszerítette, hogy az elvihető poggyász felső határát 30 kg-ra korlátozza.

Fizető csomag: 1521 t (908), illetve 1·26 (0·65) millió tonnakilométer. Különösen délre, a Balkán államok felé és Skandinávia felé volt erős a csomagforgalom.

Posta: 2480 (1509), illetve 1·85 millió tonnakilométer (0·95). A postaforgalomban a fenti államokon kívül jelentékeny részt képviselt a berlini—lisszaboni vonalon szállított *hadifogoly-posta* is.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

Az üzemanyaghelyzet Japánban. 1938-ban Japán 4 millió tonna olajat, illetve olajterméket fogyasztott. Ugyanekkor saját területéről körülbelül 1·3 millió tonna olajhoz tudott hozzájutni. Éspedig

0·36 millió tonnát az anyaországi olajmezőkről,

0·32 millió tonnát Sachalin-szigetéről,

0·3 millió tonnát olajos palából,

0·3 millió tonnát a műbenzin iparból kapott.

Knox, az Egyesült Államok tengerészeti minisztere és *Dalton,* Anglia hadigazdálkodási minisztere Japán tartalékkészletét a háború kitörésekor 14 hónapi háború szükségletével tartotta egyenlőnek. Egyéb források mintegy 4 millió tonna tartalékra engednek következtetni.

Japán háborús olajszükségletét nem lehet biztosan tudni. Általában a békefogyasztás kétszeresére — tehát 8 millió tonnára — becsülik.

Borneo, Szumatra és Jáva termelése mintegy 8 millió tonna, Burma termelése évi 4 millió tonna volt legutóbb. Japán tartalékai lehetővé teszik tehát, hogy a kétségtelenül nagy üzemanyagfogyasztással járó tengeri és gyarmati háborút zavartalanul tovább folytassa, s ez alatt a birtokába került angol és holland olajmezőket — a helyenkint elkövetett rombolások ellenére is — feltárja és hozzáférhetővé tegye.

✱

A Glenn L. Martin repülőgépgyárban, Baltimoreban egy négymotoros, új típusú vízirepülőgép kísérleti repülés közben elégett.

A bombázásról

Gyakran megtörténik, hogy a ledobott bomba nem a célba talál, hanem a hadviselés szempontjából érdektelen lakóházakat, kórházakat rombol szét. Nem kétséges, hogy a repülők nem ezeket az ártatlan épületeket akarták eltalálni, tehát jogos a kérdés, mi lehet az oka annak, *hogy a bomba célt téveszt* és hogyan lehet ezeket a hibákat kiküszöbölni.

A legkiválóbb és elsőrangúan *képzett pilóta sem gép.* A bombázásnál a cél felett való repülés, továbbá a rárepülés és a célzás átlag harminc másodpercig tart. Ez alatt az idő alatt a gépnek ugyanabban a magasságban és változatlanul egyazon sebességgel kell haladnia. Hozzá kell ehhez venni azt is, hogy a repülőt állandóan zavarják az ellenséges vadászgépek s a légvédelmi tüzérség. Ilyenkor pedig még a legbátrabb és legvakmerőbb pilóta is elkövet valami csekély hibát, amiből, mire a bomba a földre ér, nagy hiba lesz. Ha csak egy másodperccel előbb oldja ki a bombát, nem jut el a célig, ha viszont egy másodperccel később veti ki a bombát, már százötvenméteres eltérést jelenthet.

A bomba zuhanás közben parabolaalakú pályán halad a cél felé, tehát még a cél elérése előtt kell a pilótának a bombát kivetni, hogy az aztán a megfelelő helyre zuhanjon. Ezt a távolságot, természetesen a bombavetőnek kell kiszámítania, figyelembe véve a repülőgép magasságát, sebességét, haladási irányát, a bomba súlyát és alakját. Ezek az adatok mind döntőek — szaknyelven szólva — az *előretartás* kiszámításánál. Ezek a kiszámítások pillanatok alatt, táblázatok segítségével mennek végbe és eredményük szerint történik a célzó (irányzó) készülék beállítása. *Elméletileg* így a gépnek csak irányt kellene vennie a célra és ha a cél a nézőkének hajszálkeresztjében fekszik, kioldani a bombát, de közben még egy tényező jelentkezik, amit a táblázat nem vehet figyelembe. Ez pedig nem más, mint a — *szél.* Még ha a mai bombák súlyát is figyelembe vesszük, a szél erősen eltéríti a bombát előre kiszámított irányából. Ezért kell még a bombavetés előtt eldönteni, hogy a bombát milyen irányból fogják vetni, figyelembe véve közben a szél irányát is, mert még a legcsekélyebb oldalszél is eltérítheti pontos irányától a bombát. Ha például a bombavető hatezer méter magasságból veti ki kétmázsás bombáját, a közepes oldalszél még egy kilométernyire is elsodorhatja azt. A rárepülésnél mérlegelendő a *céltárgy* is. Keskeny tárgyakat, például hidakat, vasútakat hossztengelyük irányában támadnak a legeredményesebben, nagyobb céloknál, gyáraknál, pályaudvaroknál, épületcsoportoknál nem a támadás iránya a fontos, hanem az, hogy ne legyen oldalszél.

A mai modern repülőgépeknél, amelyek néha hatszáz kilométer sebességgel repülnek, nem igen jut idő a töprengésre. A jó és gyorskezű bombázó kiszemeli célját, felismeri a helyszínen uralkodó célirányt és rögtön támadásba megy át. Ez a gyakorlatban úgy történik, hogy a megfigyelő tiszt a szélirányban fekvő tárgyat kiszemeli, a pilóta pedig megkezdi a rárepülést. Addig, míg a cél fölé nem ér, jobbra-balra forgolódik, hogy megzavarja a légvédelmet, de a cél előtt nyílegyenesen repül, pontos irányt vesz a célra s rárepül. Mindez alig félpercig tart. Ha jó volt az irányválasztás és a rárepülés, a kioldott bomba valószínűleg célba fog találni. Ha pedig keskeny céltárgyakat támadnak, vasútvonalakat, hidakat, alagutakat, akkor a találati lehetőséget önműködőleg kioldott bombasorozattal igyekeznek fokozni. Ezt a bombasorozatot nevezik szaknyelven bombaláncnak.

EZERMESTEREK ÁLMODOZNAK

Az emberiség fantáziáját minden időkben az újításokat adó találmányok izgatták legjobban. Leonardo da Vinci óta az újabb kor eszméi a mindinkább kulturálódó ember elképzelésein révén bőséges tápot nyertek, de nehéz volna megállapítani, vajjon a koreszmék kristályodtak ki, avagy az eszközök létesülése tette kézzelfoghatóvá kivitelüket. Tény az, hogy amit a szellem megalkotott, csak töredékét képezik a fantázia szüleményeinek, amelyeknek talán legjelentőzőbb megnyilatkozása, hogy sohasem a reális tényeken, hanem elképzeléseken épülnek fel s helyes értelmezésükhöz szükséges ismeretek és az alapfogalmak birtoklásának hiányában, eredményre nem is vezethettek.

Feltaláló sors — martirium. Mennyi féltve őrzött gondolat, szeretettel ápolt elképzelés, hívságos remény válik semmivé a találmány fiaskójában, — mennyi hittel, bízó fanatizmussal épült légvár omlik össze az eredménytelenségben s zúzza össze elképzelőjének lelkét, ha kitünt, hogy évek fáradságos munkája, reménykedő várakozása — mindenben hiábavaló volt... S hiába is magyaráznád, min múlott a gondolat eredménytelensége, hogy előbb az alapfogalmakkal kell tisztába jönnünk, a gondolat mechanikai kivitelének lehetőségéhez kell alkalmazkodnunk, mielőtt megoldásokra törekednénk. — a feltalálók rendjének magabízó hite és csalhatatlanságában való meggyőződése néha túlemelkedik a köznapi ember fantáziáján... legalább annyira, mint a feltaláló elképzelése a dolgok realitásán.

Éveken keresztül abban a helyzetben voltam, hogy munkaterepemen elérhettek a repülés apostolai, hogy találmányuk ismertetése révén bizalmukkal megajándékozzanak. Csakhamar rájöttem, milyen igaztalan a tudás fölényével intézni el ezeknek a gondolatoknak sorsát, amelyek néha egész életet jelentettek. Megtanultam, hogy a humanitás legelemibb követelménye parancsolja, hogy legjobb akarattal és igyekezettel törekedjünk a feltalálót tévelygéseinek hiábavalóságáról meggyőzni, de csak olyankor, ha előadásából az világlott ki, hogy értelmére és megértésére számíthatunk.

Egy napon iparos külsejű, de tiszta öltözetű fiatalember keresett fel. Előadta, hogy gyakran olvassa az újságokban, hogy a repülőgép valami miatt lezuhant. Figyelte az indokolásokat s csakhamar rájött, hogy a zuhanások jelentős részét a levegőben keletkező léglyukak és légüres terek alkotják. Ezek ellen tehát védekezni kell s nagyon csodálja, hogy az emberiség még nem jött rá, milyen egyszerű és kézenfekvő a megoldás, ha az ember egy kicsit gondolkodik. Ő már nagyon sokat foglalkozott a gondolattal, s így tervelte ki, hogy a légörvényekben tehetetlenné vált szárnyak fenntartására légcsavarokat kell alkalmazni, mégpedig a következő elgondolással: — ha nagyon ritka a levegő, mert a gép légüres térbe jutott, a szárnyaknak nincs fenntartó ereje, tehát a gép »zuhanik«. Ekkor ő a motorok segítségével megindítja a szárnyak alá szerelt propellereket, amelyek megsűrítik a levegőt és megakadályozzák, hogy a gép lezuhanjon. Szemléltetőül mindjárt be is mutatta a gép modelljét, amely egyszerű volt, mint a Kolumbusz tojása, csak a stabilitása körül mutatkozott némi kívánni való...

Megmagyarázhattam volna a jó embernek, hol fogott mellé, de hát Istenem, ki tudta volna elhatározni, hol kezdjem a hibás értelmezések sorozatának kritikáját? — Eszembe jutott egy kedves régi adoma s megkönnyebbültem. — Kedves barátom, tudja, a nagyváradi püspök egy alkalommal ellátogatott Kisürögdre, hogy atyai jóindulatáról biztosítsa az elárvult lelkeket. Kiszáll a plébánia előtt a kocsijából, de ott bizony csak a pap egyedül fogadja. Nem is állhatja meg a püspök, hogy a délebédnél meg ne rója hivét úgy csendesen: — ejnye, ejnye, hát a püspököt mégis csak illenék valahogy szebben fogadni... néhány vezető személlyel, netán liliomos leányzókkal, vagy legalább is a harang szavával... Mentegetőzik a pap: — nagy sora és ezer oka vagyon annak, ha mü nem harangozánk. — No, hát mi az az ezer ok? Sorolja fel őket! — A pap nagyot lélekzik: — Hát először is, mer münékünk nem is vagyon harangunk! — Jó, jó amice, — a többi okot talán el is hagyhatjuk.

Az én emberem egy kicsit értelmetlenül néz, aztán megbillenti a fejét: — ahá, most már értem... És mi volt nálam az első ok? — Az — felelem, hogy légüres tér s léglyukak nincsenek!

Veszprém megyében jártamkor felhívták figyelmemet egy feltalálóra, aki valóságos repülőgépet szerkesztett és éjjelenként, mikor nem zavarja senki, »fel szokott szállni vele olyan magasra, hogy nem is látszik«. Szemtanuk esküsznek rá, hogy látták a gépet, amelyet egy fúró-faragó szabó készített, aki egyébként mindenféle mesterségnek nagy művelője. Háromszor látogattam meg a szabót, míg annyira beférkőzhettem bizalmába, hogy megmutatta a »gépet«. Hát az bizony szánalmas tákolmány volt s első pillantásra megállapíthattam, hogy avval soha fel nem emelkedhetett. Óvatosságból azonban megkérdeztem:

— Aztán fel is szállt evvel a géppel?

— Fel én, — mondta magabízón — úgy tető magasságban jártam vele.

— Aztán mi emelte fel, hiszen nincs is motorja!...

Ravaszul pislant az én emberem s felvezet a rozzant falépcsőn a szénapadlásra: — itt a motor! — Rúdra tűzött, csigán átvetett köteldarab nyúlik ki a padlás nyílásán, végén lópatkóból készített horog. — Evvel húzom fel a komámat a repülővel, csak ide eresztagast, merhogy meg köll ám szokni a levegőt. És tetszik tunnyi, ez a sok mindenféle uninteligencs elem itt az ember körül csak röhögne, úgyse érti, amit lát, így a komámmal csak estve húzzuk fel egymást, aztán ha megszoktuk a magasságot, majd hall még rólunk a tekintetes úr...

Szabó uramék úgylátszik, kissé nehezen szokják meg a magasságot!...

Ezek az esetek »könnyű lefolyásúak« voltak. Néha azonban nehéz helyzet elé állított a feltaláló makacssága, nemkülönben az a körülmény, hogy a zseniális elgondolást a lemásolástól féltvén, a lényeget nem volt hajlandó elárulni. Ilyen volt az a boldogtalan, aki a perpetuum mobile-t kívánta, sőt hitte megoldani s alkalmazni »örökszárnyalójá«-nak hajtására, mint azt a »szabadalmi leírásban« (amelyet egy könnyelmű pillanatában beadott a hivatalhoz, de azok ott »szerencsére« nem értették meg a piramidális eszmét s így visszaadták a leírást, mielőtt eszükbe jutott volna lemásolni) olyan szépen vázolta. Az oktaeder szárnyak (mellesleg ez is szabadalmam — mondotta) egy függőleges törzset vesznek körül, amelyből a légcsavarok nyúlnak ki. Amint a légcsavart egyszer elindítottam, annak a forgása a törzs belsejében egy golyót mozgat felfelé, amely abban a pillanatban éri el a legmagasabb pontját, mikor a meghajtott csavar fordulatszáma a surlódás folytán már csökkenne. A felső pontra ért golyó a vezeték másik hüvelyében lezuhan, megránt egy huzalt, amelynek vége a légcsavar agyára tekeredik s azt, mint a csigát az ostor, megrántja. A megint nagy sebességgel forgó légcsavar addig forog, míg a golyó megint felér, felső pontján lehull... stb. — Valóban piramidális ötlet s olyan egyszerű... nemde?

Egy órai vitatkozás után dühösen ugrott fel: — Uram, ön ezt nem érti, — kár a fáradságért. — És otthagyott.

Félévvel később sanyarú állapotban találtam fel egy külvárosi nyomortanyán. Már nem tudtam vele megértetni magamat. Arcom előtt hadonászott, — mutatóujját csavarvonalban mozgatta felfelé, aztán hirtelen leejtette s búgó hangon utánozta a légcsavar zúgását... Agya sajnos nem mutatkozott perpetuum mobile-nek.

Még különösebb esetem volt egy mechanikussal, aki gimnáziumot járt, jó családból való fiúként hivatalnoknak szánták, míg rá nem jött, hogy titkos tehetség és feltaláló zseni lakozik benne. Otthagyta iskoláit és az emberiség bánatára a repüléssel kezdett foglalkozni. Ügyes mechanikus volt s amit szorgalmas munkával keresett, elkísérletezte csapkodó szárnyú gépének »tökéletesítése« során. Olyan szerkezet megalkotásáról álmodozott, amely a madarak röptének tanulmányozása során nyert összes megfigyeléseket hasznosítja s lehetővé teszi, hogy az ember saját erejével, madár módjára repülhessen. Társa is volt a derék magyarnak, akit azonban menesztett, mert mindenáron rá akarta bírni, hogy mesterségesen alkotott madártollakkal készítse el szárnyait, miután az általa

feltalált »Icarus« ragasztó segítségével kizárt, hogy napközelben széthullhatnak a szárnyak.

Talán mondanom sem kell, hogy soha nem jutott el az első szárnycsapásig. Mikor azonban megmagyaráztam neki, hogy ma már csak tökéletesítésről van szó, mert a modern aeroplán kialakult rendszert ad, amelynél már csak részletmegoldásokban való eltérésről lehet szó s így sem csapkodó szárnyak, sem más szerkezeti megoldás jobb eredményt nem biztosíthatnak, nagyon megneheztelt. Láttam, hogy többet árt, ha hitében megrendítik, mint ha meghagyom elképzeléseinek csalóka, de általa bensőséggel hitt álmaiban s nem próbálom többet felébreszteni. Kárpótlást nyújtott érte annak a miniszteri tanácsosnak józan felismerése, aki magányos óráiban szintén repülési problémákkal vesződve, arra a gondolatra jött, hogy a gépek légellenállását úgy lehetne csökkenteni, ha a gép előtt kúpalakú lövedéket mozgatok, amely »rést vág a levegőben, emellett nagy sebessége folytán szívást is okoz s a gépet szinte húzza maga után«...

Kitűnt, hogy a gondolatot egy motorvezetéses kerékpárversenyen látották adták. Mikor megmagyaráztam, milyen lehetetlen az elképzelése, nyugodtan legyintett:

— Úgy látszik, nem értek hozzá. Akkor hát a preferancenál maradok.

És jöttek hosszú sorban csodavárók, mindenáron szerkesztők és látnokok. Repülni vágyók és világboldogítók, emberiességtől áthatottak és tudományosan gondolkodók. Csodálatos a magyar faj technikai intelligenciájának az az imponáló megnyilatkozása, amely ezeket a repülés törekvéseket jellemzi. A dunántúli paptanár, aki gyalulatlan kerítéslécből készíti a gép főtartóját, de batiszttal vonja be, — a bányatelepi munkás, aki két könyvben látott, különböző tipusu és nagyságú gép alig kivehető, rossz fényképkliséje alapján »szerkeszt meg« egy — harmadik, saját típust; a szenteskörnyéki földmunkás, aki a szérüskert ágasáról ugrál magakészítette szárnyaival, mind, mind az ősi magyar ezermester szellem képviselője, csak úgy, mintha jól felkészült, tudományosan képzett technológus, technikus, gépészmérnök, akik nem fegyvertelenül állanak ki a porondra, hogy semmiből kivánjanak teremteni. Ezeket a gondolkodókat, alkotni akaró kezdeményezőket tanítani, nevelni, irányítani kell, mert nem sejtett műszaki érzék, leleményesség, alkotásvágy lakozhatik bennük, — kincsek a bányában, melyeket csak avatott kézzel szabad a salakból kifejteni.

Türelemmel és megértéssel gyakran komoly értékeket adunk az országnak. S ha elvül szolgál is, hogy kellő előképzettség nélkül komoly találmány fehér holló, ne feledjük, hogy éppen napjainkban, egyik legzseniálisabb hadi eszközünk feltalálója is őstehetség, aki előbb alkotott, aztán tanult...

Ki tudja, mennyi műszaki lángelme készül a magyar égen fellobbanásra!

vitéz Hefty Frigyes.

NÉMET BOMBÁZÓK A KRIM FELETT

A repülőosztály kiértékelő-szobájában nagy a sürgés-forgás. A repülők egymás kezébe adják a kilincset. Lázas izgalom uralkodik az arcokon. Szevasztopol áll a légi katonák érdeklődésének középpontjában. A Ju 88-asok a kora reggeli órákban támadásra indultak a még vörös kézen lévő kikötőváros ellen és most a légifelvételek kiértékelésekor dől el, milyen hatása volt a halált vivő rakománynak.

Felderítés után támadási parancs

Az előző nap estéjén érkezett a felderítők jelentése, hogy Szevasztopol kikötőjébe nagyméretű szovjet csatahajó érkezett. A felderítési jelentést bevetési parancs követte, amelynek értelmében ennyi és ennyi Ju 88-as a hajnali órákban támadásra indul a híres kikötő ellen.

Irány: Szevasztopol!

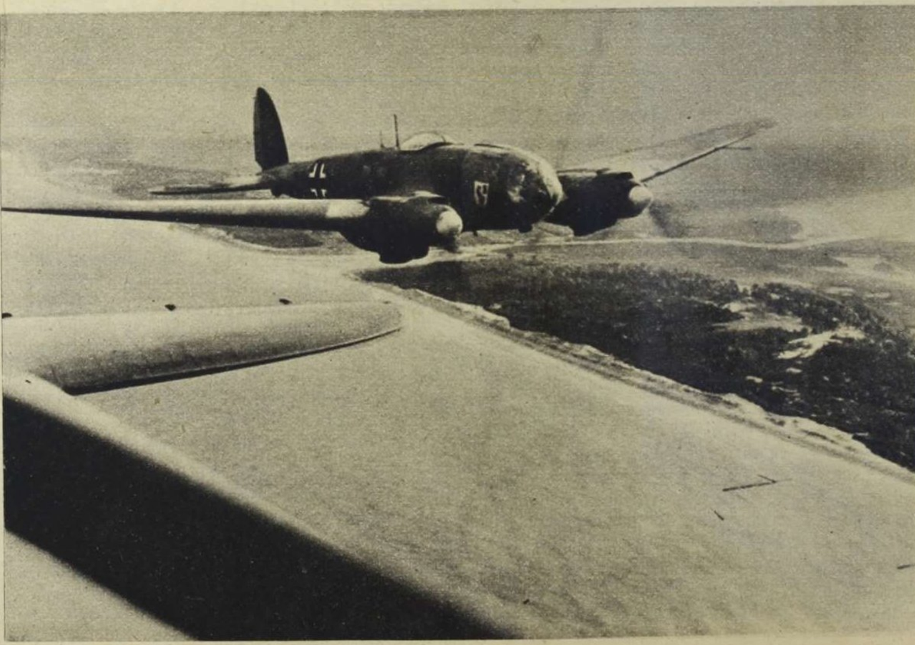
A derék 88-asok legénységét jóval előbb felkeltették. A repülőgépvezetők, megfigyelők, rádiótávirászok és szerelő-lövészek gépkocsikon hajtatnak ki a hómezőnek tetsző repülőtérre és itt várják az indulási parancsot. Nem lehet azt mondani, hogy jó repülőidő van. Mélyen járó felhők borítják az eget, a látás a lehető legrosszabb. Ebben a ködös-felhős időben indulnak útnak a harci gépek. Irány: Szevasztopol. A Krim-félsziget északi partjai mentén kiderül az idő. A repülőgépvezetők belehúznak a magassági kormányba. Egy-két perc mulva a gépek már olyan magasan szállnak, hogy a látási viszonyok megjavultával a távolból már látni lehet a Fekete-tenger partvidékét és a támadás célpontját, a szevasztopoli kikötőt. A kötelékben repülő Ju 88-asok fölött a megbeszélt gyülekezési helyen vadászgépek csatlakoznak.

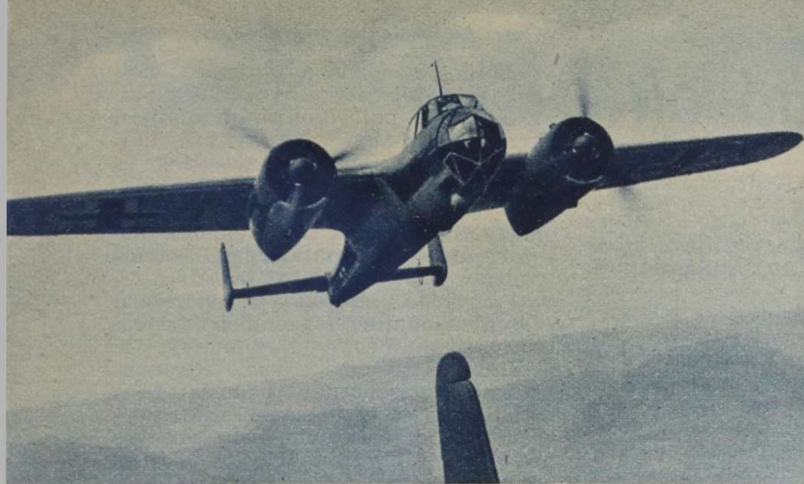
Bombák válnak el a gépek törzsétől...

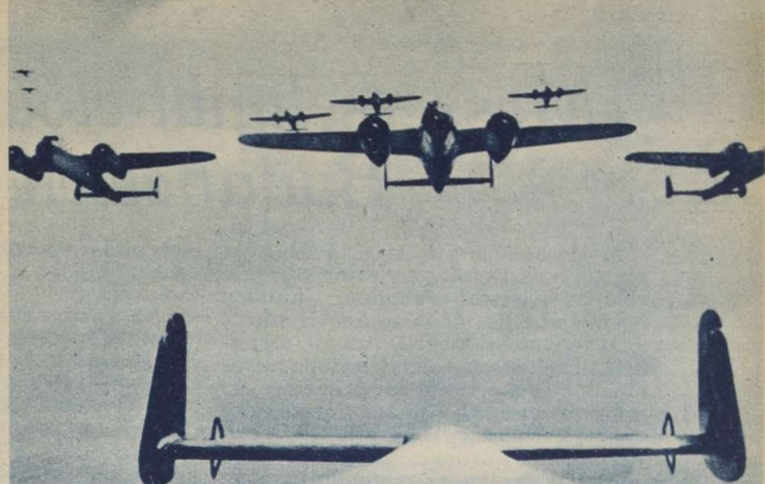
Vadászkísérettel repülnek a bombázók a kikötőváros felé. Mindenki a hadihajót keresi. Fürkésző szemek kutatják végig a kikötőmedencéket, de nagyméretű csatahajónak se híre, se hamva. De mégis! A déli öbölben hajóidomú sötét árny szakítja meg a tenger kékjét. A bombázókötelék első gépe zuhanásba megy át. Alig billent az első gép a mélybe, máris követi a második, a harmadik és így tovább. A legnagyobbméretű bombák egymás után válnak el a gépek törzsétől. A becsapódás nyomán víz- és füstoszlopok törnek az ég felé. A légi fényképezők serényen kattogtatják masináikat. A bombázás végetért. A bombázók a bolsevista légvédelem tűzfüggönyét áttörve visszaindulnak támaszpontjuk felé.

Lassan szárad a film, de telitalálatot mutat

Az előhívott filmek a szárítón sorakoznak. A támadásban résztvettek türelmetlenkednek, miért száradnak ilyen lassan. Nem lehetne siettetni? Végül is megszáradnak és a másolóba kerülnek. Két gép legénysége is azt jelentette, hogy bombái telibetalálták. Most kíváncsian vizsgálgatják, mit mutat a csalhatatlan légi felvétel. A felvétel nyomán mindenki számára láthatóvá válik a zuhanóbombázásnak az a pillanata, amit eddig csak egy ember látott. Mindenki megcsodálhatja az öbölben horgonyzó csatahajót ért telitalálatokat. A kinagyított kép tisztán és pontosan mutatja az előbb kioldott bombák becsapódási helyét, amelyek a csatahajó közvetlen közelében vágódtak a tengerbe. Vízoszlopok törtek e becsapódások nyomán a levegőbe. A fedélzetet ért bombák nyomán óriás gombához hasonlóan tüzesmagvú füst tör az ég felé. Telitalálat. A vörös hajó légvédelmi ágyúinak torkolattüze pillanatonként villan fel. De hiába minden. A hajó oldalára fordulva sülyedni kezd...







A Do. 215. harci- és távolfelderítőgép

Noha a szám semmit sem sejtet, a Do. 215. mégis már első pillanatra is a Do. 17. továbbfejlesztésének látszik. A Dornier 17-es géppel nyert tapasztalatok érvényesítése hozta létre a Do. 215. gépet.

Kétmotoros, többfeladatos repülőgép, elsősorban távolfelderítő és közepes bombázó feladatokra alkalmas. A Do. 17. amúgy is nagy sebessége a Do. 215. gépnél még fokozódott s a gép nagy hasznos terhe sokféle alkalmazási lehetőséget biztosít.

Külön említést érdemelnek repülőtulajdonságai: a Do. 215. még jobban repül, mint a Ju. 52, amelyet mindenki századunk legjobb indulatú gépének ismer. Fordulékonysága igen nagy.

A négyfőnyi személyzet a gép orrában egyetlen nagy fülkében dolgozik együtt és így a legjobb együttes teljesítményt adja. Ekkép sikerült megfelelőképpen kihasználni a gépen különben nem túlságosan bőven előforduló helyet. A gép különleges orrkiképzése folytán a lövési holtterek javarészét sikerült kiküszöbölni. A Do. 17. háromfőnyi személyzetével igen sok feladatot sikeresen meg tudott oldani, de mégsem volt teljesen védett a vadásztámadások ellen, mivel hátra lefelé nem volt fegyvere.

Ezen is segítettek a Do. 215. gondolaszerű orrkiképzésével, amely egyébként a legtökéletesebb kilátási lehetőséget biztosítja felderítő feladatok esetén.

Természetesen teljesen fémből készült. Két 700 és 1100 lóerő közötti teljesítményű motor hajtja a gépet, többnyire az 1075 lóerős Daimler Benz DB. 601. A. Vannak azonban BMW., Fafnir és 132. N. motorral felszerelt változatai is. Adatai körülbelül azonosak a Do. 17-ével. Fesztávolsága 18.00 m, hossza 16.30 m, magassága 4.80 m, szárnyfelülete 55.00 négyzetméter. Legnagyobb sebessége mintegy 490—500 km/óra.

A német légiharderő újabban kizárólag távolfelderítő feladatokra alkalmazza ezt a kiváló gépet, mely erre a célra teljesen be is vált.

(n.)

Messerschmitt-előadások Budapesten

A Messerschmitt A.-G. a Magyar Mérnök- és Építészegylettel karöltve előadássorozatot rendez, minden hétfőn április 13. és junius 1. között a Műegyetem E. f. 1. számú termében. Ezeken az előadásokon neves előadók ismertetik meg a magyar műszaki világot a német fémrepülőgépépítés eddig ismeretlen »titkaival«, számos érdekes képpel és filmmel illusztrálva az elmondottakat.

Az eddig megtartott két előadáson Dr. Rieck H., a Messerschmitt A. G. egyik budapesti kiküldöttje volt az előadó.

A kilenc előadásból álló sorozat első estéje bevezető összefoglalás volt. Az előadó ismertette az egész sorozat anyagvázlatát, majd rátért a német repülés fejlődésére. Ismertette a háború utáni helyzetet, mikor a német repülőmérnökök csupán forgalmi, sport- és vitorlázógépek építésével mutathatták meg tudásukat. Majd az 1933. utáni idők nagyarányú építőmunkájára került sor. Bemutatta és ismertette a német légiihaderő gépeit, így a Me. 109., Ju. 87., Me. 110., He. 111., Do 17., Do. 215., Ju. 88., He. 115., FW. 200., Ju. 52., He. 126., FW. 189. és a Fi. 156. típusokat. Felsorolta a német légiihaderő által támasztott követelményeket ipari vonatkozásait, ennek irányvonalait. Az egyes típusok nagyfokú specializálása, a típusszám lehető csökkentésével. Lehető legnagyobb teljesítmény, gazdaságos építhetőség, könnyű javítás és karbantartás lehetősége, végül fémépítés.

Bebizonyította, hogy ezeket a követelményeket a megfelelő műszaki fölény, valamint megfelelő számú gép és utánpótlás és hogy ezeknek megfelelően irányították a gyárak tevékenységét. Külön felhívta a figyelmet a sebességre s a Messerschmitt gép által tartott 755 km/ó-s világrekordra. A gyártás követelményeit tárta a hallgatóság elé: egyes építés a típus műszaki fejlesztésére, nullszériák építése a gyártási eljárás tökéletesítésére és nagy sorozatokban való gyártás s az ezekhez használt eszközök. A szabványosításról és hasonló műszaki szükségszerűségekről is szó volt. Végül ismertette a német repülőgépipar felépítését: vízszintesen sárkány-, motor- és szerelékgyárakra, függőlegesen fejlesztési, tömeggyártási és javítóüzemekre tagozódik. Végül bemutatásra került egy film a közismert, kiváló Me. 109. vadászrepülőgépről.

Az április 20-iki előadás tárgya a repülőgépépítés szerkesztési alapelvei voltak. Ismét Dr. Rieck, az előadássorozat rendezője adott elő.

A repülőgépépítés szerkesztési alapelvei: a gép aerodinamikai kialakítása, megfelelő felszerelése, a motorok, futómű, felszerelés elhelyezése, az egyes alkatrészek méretezése, a terhelési esetek, számítások, anyagkiválasztás, végül a hajtómű (motor-légcsavar) kialakítása. A német repülőiparban a következő gyártási csoportok vannak: törzs, futómű, vezérsíkok, kormánymű, szárny, motorbeépítés, hajtómű, felszerelés. Vázolta az előadó a különböző csoportok feladatát, szerkezeti kialakításukat. A polárdiagramm alapján került tárgyalásra a szárny és kormánymű (résszárny, szárnyfék és zuhanószárnyfék) és a tervezésükhöz felhasznált segédeszközök és meggondolások. A tisztafém-héjrendszerű építésre vonatkozólag számos érdekes képet mutatott be.

Röviden összefoglalta a korszerű repülőgépmotorral szemben támasztott követelményeket, a merev és változtatható emelkedésű légcsavarok működését, majd bemutatta a »Sebesség és biztonság« c. Messerschmitt-hangosfilmet, mely érdekes részleteket közöl a Me. 108. Taifun gépekről.

Az előadások nagyszámú hallgatóságában erősen képviselve volt a m. kir. légierők tisztikara, több egyetemi tanár és sok műegyetemi hallgató, valamint repülőiparunk vezető műszaki személyiségei.

(Ő)

Szemle a Hármashatárhegyen

A Hármashatárhegyen serény építkezési munka folyik. Egymásután nőnek ki a földből a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap létesítményei, amelyek mind azt a célt szolgálják, hogy Európának ezt az egyik legjobb vitorlázó terepét minden vonatkozásban méltóvá tegyék a rája váró nagy szerepre.

Vitéz Laborczffy Rezső, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap helyettes elnöke a mult hét egyik napján *Lipták* Balázs, a H. M. N. R. A. építési bizottsága elnökének társaságában megtekintette a hármashatárhegyi építkezéseket és a helyszínen tájékozódott a jelenleg folyó építkezések állásáról. A repülőgépszín építési munkálatainak megszemlélése után *vitéz Laborczffy* Rezső kíséretével együtt szemrevételezte azokat a helyeket, ahová az építési programm keretében a különböző létesítményeket fel lehet építeni. A H. M. N. R. A. ugyanis még ebben az évben a jelenleg folyó épikezéseken kívül még egy hangárt és az oktató személyzet részére egy lakóépületet létesít, de még ebben az évben megkezdik a régóta várt meteorológiai torony építését is. A magyar vitorlázórepülést nagymérékben előbbrevivő építkezése körülbelül 250.000 pengős keretben folynak, jeléül annak, hogy a Repülőalap nagy súlyt helyez a vitorlázórepülés továbbfejlesztésére.

A jövő évben sem fognak szünetelni a hármashatárhegyi építkezések. Szó van a pilótaotthon bővítéséről, a meteorológiai torony befejezéséről és még egy személyzeti lakóépület létesítéséről.

Vitéz Laborczffy Rezső a szemrevételezés során építészeti munkatársaival részletesen megbeszélte az azonnal foganatosítandó intézkedéseket és a nagyszabású építkezési terv jövőbeni megvalósításának egyes módozatait.

A Hármashatárhegy solymári völgyében a vontatásos iskolázás megvalósítása céljából a közeljövőben repülőtéret détesít a Repülő Alap. A nagyfeszültségű vezetéket nagy költséggel úgy vezetik, hogy a repülőtér légterében való repülést semmiképpen sem fogja a jövőben veszélyeztetni.

KIS HIREK

Vitéz Horthy István *nyilatkozott a Popolo di Roma-ban repülésügyünkről. »Kora fiatalságom óta — mondotta többek között a kormányzóhelyettes — rengeteget repültem. Hosszú repülőutaim és tanulmányaim alatt meggyőződhettem arról, hogy a repülésnek milyen döntő jelentősége van a korszerű háborúban. A légi fegyvernem fejlesztése a pénzügyi kérdéssel függ össze, de a magyar kormány minden áldozatot meg fog hozni, hogy a legjobb eredményeket érje el. A magyar ifjúság lelkesedik a repülésért és ezt a lelkesedést több jelentős légi repülőszervezet is ébren tartja. Egyedül a Magyar Aero Szövetségben 120 egyesület foglalkozik modelezéssel. Én magam is olasz vadászgépeken repülök és el vagyok tőlük ragadtatva«. Az olasz ujságiró a továbbiakban ezeket írja: A magyar repülés Horthy Istvánban megtalálta a maga izzóan lelkes vezérét. Nem hiába hívják ma már Horthy Istvánt országszerte Magyarország első repülőjének. A magyar repülés a kormányzóhelyettes legfőbb irányítása mellett véglegesen ki fog épülni. Minthogy rendkívüli emberekkel rendelkezik ez a fiatal fegyvernem, rövidesen a legfényesebb győzelmeket fogja aratni a közös ellenség ellen.*

A honvéd légierők hősei közül különösen kitűnt *Csiky László* főhadnagy és *Besse Lajos* százados. Mindketten egyik közelfelderítő repülőezred tisztjeiként vettek részt a Szovjet ellen folytatott harcokban. *Csiky László* főhadnagy a mult év július 14-től szeptember 16-ig az ellenség felett 10 harcfeladatot hajtott végre a szovjet légelhárító ágyúinak heves tüzelése közben. Augusztus 15-én, amikor csapataink a *Bug* balpartján szorították vissza a *Nikolajevre* támaszkodó szovjet erőket, *Csiky László Mihajlovkától* keletre többszöri merész alacsonytámadással végig géppuskázta a szovjet csapatokat, majd, amikor a gépkocsizó lövészek és a kerékpáros alakulatok a változatos terep nehézségeit legyőzve, szorították vissza az ellenséget, *Csiky* főhadnagy bombákkal árasztotta el a szovjet erőket és rendkívül hatásosan vett részt egy nagy szovjet vegyes oszlop szétverésében. Két nap mulva az *Ingulka* mentén ugyancsak eredményesen akadályozta meg az ellenség tervszerű visszavonulását. Szeptember 16-án résztvett a *Zaporozsje* szigetéért vívott küzdelmekben. A szigeten összegyülekezett ellenséget pusztító hatással bombázta. A szovjet légelhárítás szakadatlanul lőtte repülőinket, *Csiky László* azonban ennek ellenére vakmerően egészen ráerpült a célra és az ellenség tüzérségével vívott harcban repülő hősi halált halt. Ugyanebben az ütközetben tűnt ki páratlan bátorságával *Besse Lajos* százados is, aki július 13-a és szeptember 16-a között már 17 eredményes repülést végzett az ellenség felett. A már említett *Mihajlovka* körüli harcok során igen erős légelhárító tűzben több ellenséges menetoszlopot szórt szét alacsony bombatámadással. *Zaporozsje* szigeténél az átkeléshez gyülekező ellenséget heves elhárító tűzzel ismét bátran megtámadta. Gépét több találat is érte és ő maga is megsérült, de ennek ellenére is ledobta összes bombáit az ellenséges csapatokra, majd feladata teljesítése után *sérült gépét visszavezette* a repülőtérre.

A szolnokmegyei repülőegyesület kéri a 15-ik életévüket betöltött, de 19-ik évüket meg nem haladó leventéket, hogy kiképzésre az egyesületnél jelentkezzenek.

A légierők meteorológiai szolgálatára pályázati felhívás jelent meg. Az április 14-én megjelent 17. sz. *Honvédségi Közlönyben* közzétett hirdetmény szerint tényleges repülő időjelző szolgálat ellátásos tudományegyetemet végzett tartalékos tiszteket, tisztjelölteket, illetve póttartalékosokat keresnek, akik ezt a pályát élethivatásukul kívánják választani. A felvételre kerülőket előbb próbaszolgálatra alkalmazzák, majd megfelelés esetén a szakszolgálatos tisztek műszaki (repülő) szakmájához fogják őket a tényleges állományba kinevezni. A felvétel *főbb feltételei* a következők: 35 évet be nem töltött életkor, a tudományegyetem bölcsészeti karán mennyiségtani, vagy fizikai szakos egyetemi végzettség, nagyszülőkig beigazolható keresztény származás stb. További részleteket a fenti számú *Honvédségi Közlöny* tartalmaz. A pályázatokat szolgálati úton 1942 május 1-ig kell a honvédelmi minisztérium 31. osztályához benyujtani.

Tallózás a repülőirodalom berkeiben című cikkünkhöz *Székely* István mátyásföldi előfizetőnk a következő érdekes megjegyzést fűzi: A Magyar

Cserkészszövetség kiadásában, az országos vezetőtiszti testület szerkesztésében jelent meg néhány évvel ezelőtt a *»Repülés«* című kis könyv, amely a repülés alapismereteit és főbb jogszabályait foglalja össze röviden. A német légierő haditetteit ismerteti gazdag képanyaggal *H. G. Schulze* füzete, amely magyar fordításban *»Nincs kibúvó«* címmel jelent meg. *Székely* hozzászólását örömmel közöltük, mert így valószínű, hogy ezzel a kiegészítéssel teljes ismertetését közöltük a magyar nyelven megjelent repülőkönyveknek.

Martin Lajos élete és munkássága címmel dr. *Tulogdy* János igen érdekes tanulmányt írt az Erdélyi Múzeum című értesítőben. *Martinról*, a repülés nem kellően ismert és méltatott magyar úttörőjéről, a kolozsvári repülőnappal kapcsolatosan a *Magyar Szárnyak* is megemlékezett és most jóleső örömmel látjuk, hogy cikkünkre a tudós világ is felfigyelt. *Tulogdy* János dr. tanár, aki *Martin* Lajos élettörténetének legalaposabb ismerője, most az értesítőben közölt cikkét különlenyomatban is közzétette. *Tulogdy* munkájával nagy szolgálatot tett a magyar repülésnek.

A budapesti légvédelmi tüzérosztály most tartotta zászlóavató ünnepségét. Az avatáson nemes *Rákosi* Béla altábornagy, a légierők parancsnoka Kormányzó Urunkat, vitéz nemes *Justy* Emil altábornagy pedig a honvéd vezérkar főnökét képviselte.

A repülőbélyeg árusítását, amelyet a posta a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* javára hozott forgalomba, április 30-án beszüntette.

GAZDASÁGI FIGYELŐ

A Takarékpénztárak és bankok egyesülete közgyűlését április 25-én tartotta meg. Az egyesület délvidéki körzete viszont április 24-én alakult meg.

A Magyar Acélárugyár Rt. most tartotta 45. évi rendes közgyűlését. Az elmult évben bérekre és fizetésekre közel négymilliót, adókra és szociális költségekre kétmillió pengőt fizetett ki a vállalat. A rt. az 1940. évre 3.50 pengő osztalékot fizetett. Az idei osztalék, mint tudomásunkra jutott, a felemelt alaptőke után szintén 3.50 pengő lesz.

A Budapesti Áru- és Értéktőzsde taglétszáma az utolsó években állandóan csökkent, csupán az elmult év végefelé és az idén történtek nagyobb számban tagfelvételek. Ezidőszerint 1300 körül változik a tőzsdetagok létszáma.

A Biztosítóintézetek Országos Szövetsége a kecskeméti népfőiskola céljára 2000 pengőt adományozott. A népfőiskolát a református egyházkerület állítja fel.

A »Nife« Akkumulatorgyár és Villamossági Rt. most tartotta évi rendes közgyűlését. A rt. alaptőkéjét százötvenezer pengőről háromszázezerre emelte. A üzleteredmény 53.291.38 pengő tiszta nyereséget mutat ki.

A Mócok Bankja Rt. néphitelintézet Bánffyhunyadon, május 2-án megtartandó közgyűlésén leszállítja alaptőkéjét és kimondja felszámolását.

Lakos és Székely speciális gépgyár és Magyar Elekthermax Rt. villamos készülékek gyára házi ünnepség keretében nyujtotta át *a gyár legrégibb hűséges munkásainak* a NyUKOSz életbiztosítási kötvényeit. A gyár munkásainak kb. 5%-át részesítette *ebben a tekintélyes jutalomban.*

A Marosvásárhelyi Takarékpénztár Rt. Inczédy Joksman Nándor ny. főispán elnöklésével most tartotta meg 73-ik évi rendes közgyűlését. Az intézet betét állománya a visszatérés óta 114 százalékkal emelkedett és az elmult évben több mint 6 és ½ millió pengő kölcsön került folyósításra.

A Milánói Vásáron a német, bolgár, török, svájci és román kiállítások versenyében a magyar pavillon, mint legművészibb és legjellegzetesebb, osztatlan sikert aratott. A magyar pavillonban az előkelő olasz államférfiakat és ottani gazdasági és pénzügyi élet vezetőit Ábele Egon báró főkonzul, Boros Sándor főtitkár, a pavillon rendezője és Kovách Gyula fogadták.

A Márkus Lajos Rt. április 14-én tartotta évi rendes közgyűlését. A vállalat vezető igazgatója, vitéz Szemlaky György biztoskezű szervező munkáját dícséri a kitűnő mérleg. Ki kell emelni az adatok közül a tisztviselői nyugdíjalap részére folyósított 25.000 pengőt és a munkás nyugdíjalap részére juttatott 15.000 pengős adományt.

Az Adriai Biztosító Társulat triesztí központi igazgatósága a magyarországi fiók szervezési osztályának vezetőjét, Kemény Gyulát igazgatóvá léptette elő.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

B. Antal, Ózd. A »Csikó« motoros gépet Bánhidi Antal gépészmérnök tervezte. A gép első utasa Szendy Károly polgármester volt. — **Gimn. III. Rozsnyó.** Elgondolása nem valósítható meg, mivel egyrészt nem lenne gazdaságos, másrészt műszaki nehézségekbe ütközik. — **B. M.** Jöjjön fel személyesen. Részletesen fogjuk tájékoztatni, hogy milyen iratokra lesz szüksége és hogy hol kell jelentkeznie. — **Nagy R.** Majd írni fogunk. Kísérje figyelemmel lapunk következő számait.

Tanuljak? Kérdésére vitéz Hefty Frigyes, a kiváló repülő szavaival felelünk, aki Repülők előre című könyvében így ír: ... önmegtagadást és sok lemondást rejt annak az útja, akit fiatalos lendülete elragadott s nem tartotta szem előtt a boldogulás lehetőségeinek követelményeit, iskolai tanulmányait s végeredményben a diploma megszerzését. Tehetség, tudás, rátermettség, rendkívüli teljesítmények egyaránt eltörpülnek a »diploma« mindenható erejével szemben s ha mentesülni akartok sok keserűségtől — tanuljatok! Ezzel úgyhisszük, megfeleltünk kérdésére.

Szegedi levente. A vitorlázó repüléssel sok szakkönyv foglalkozik. Kívánságára árjegyzéket küldünk. — **Pécsi fiú.** Kérdéseire csak úgy adhatunk választ, ha szándékait részletesen megírja. — **Kassa.** Sokszor megüzentük, hogy névtelen levelekre nem válaszolunk. Különben is olyasmit írt, amit igazán aláírhatott volna. Miért akar mindenképen a névtelenség álarca mögé bujni? ... Nem értjük? ...

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

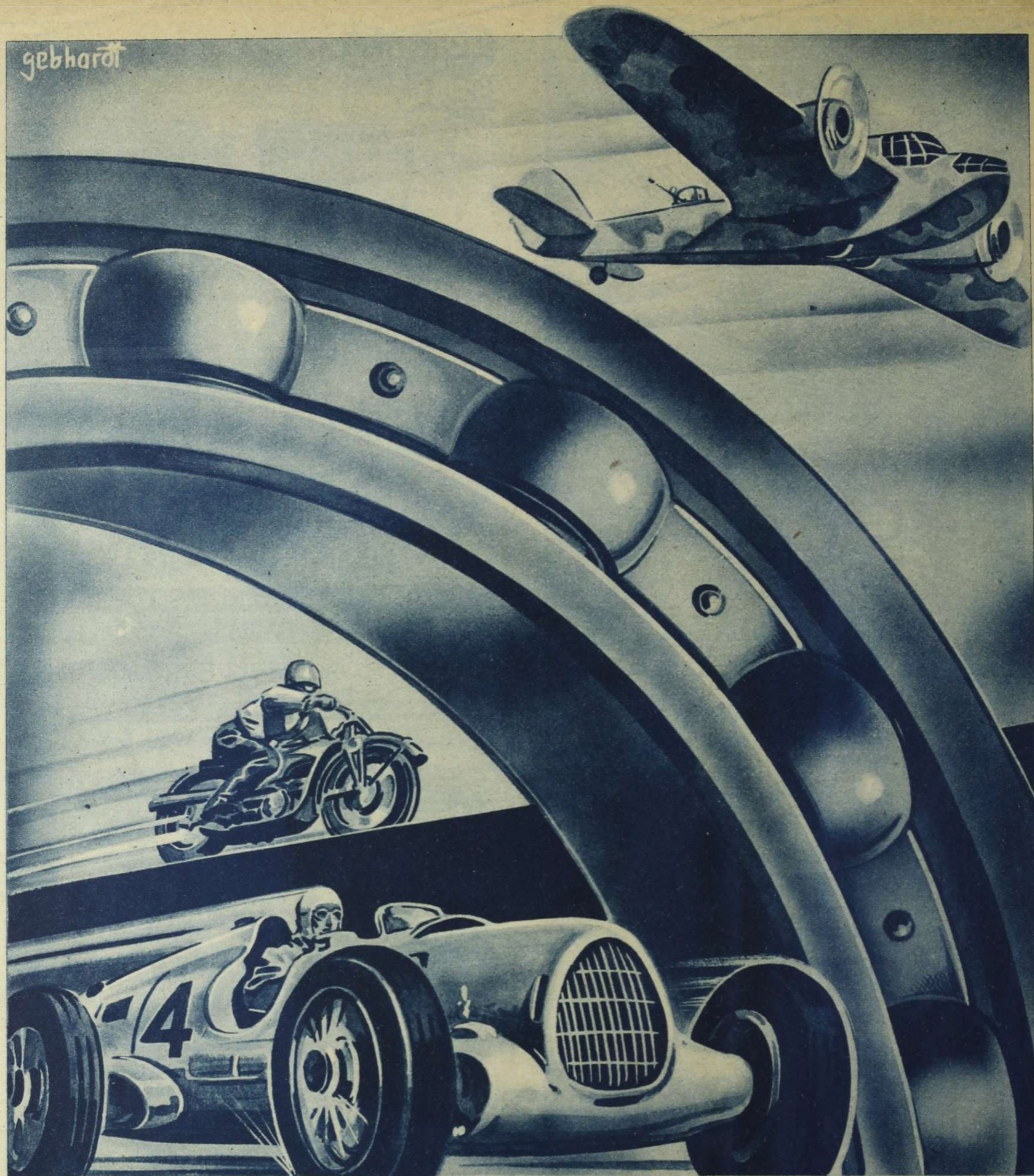
MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer
minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.





Athenaeum Rt. mélynyomása, Budapest. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.


gebhardt